

RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES

DES

MESURES DE COORDINATION

DES TRANSPORTS

Thèse pour le Doctorat

présentée et soutenue le 9 décembre 1937 à 14 heures

PAR

Gaston SALADIN

Président : M. William OUALID

Suffragants { MM. NOYELLE.
PERROUX.

POITIERS

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'IMPRIMERIE ET DE LIBRAIRIE

6 et 8, rue Henri-Oudin, 6 et 8

—
1937

RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES
DES
MESURES DE COORDINATION
DES TRANSPORTS



Digitized by the Internet Archive
in 2026

RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES

DES

MESURES DE COORDINATION

DES TRANSPORTS

Thèse pour le Doctorat

présentée et soutenue le 9 décembre 1937 à 14 heures

PAR

Gaston SALADIN

Président : M. William OUALID

Suffragants { MM. NOYELLE.
PERROUX.

POITIERS

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'IMPRIMERIE ET DE LIBRAIRIE

6 et 8, rue Henri-Oudin, 6 et 8

1937

*La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation
aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être
considérées comme propres à leurs auteurs.*



BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux :

PERREAU (C.). *Cours d'économie politique*, 1931.

GIDE. *Principes d'économie politique*, 1932.

Ouvrages spéciaux.

ANTONINI (Jules). *Le rail, la route et l'eau*, Paris, 1936.

BAUDIER. *La coordination du rail et de la route (19 avril 1934)*, Thèse Bourg, 1935.

BERTRAND (Georges). *Le rail et la route*, Thèse Paris, 1931.

BLOCH-SÉE (Annette). *La coordination des moyens de transport en France*, Thèse Paris, 1935.

BONAFOUS. *Les transports ferroviaires et routiers en France*, Thèse Grenoble, 1935.

BOUSSER (Marcel). *Le problème des transports au Maroc*, Thèse Bordeaux, 1934.

Centre polytechnicien d'études économiques. *Le problème des transports*, Paris, 1936.

Chambre de commerce internationale. *Le rail et la route dans 40 pays*, 1934.

DAUTRY (Raoul). *Métier d'homme*, Paris, 1937.

DEMANGEAT. *La concurrence et la coordination du rail et de la voie d'eau en France*, Angers, 1936.

GODFERNAUX. *Les grands réseaux de chemins de fer français*, Paris, 1931, 1934, 1935 et 1936.

HARTER. *Les chemins de fer français devant la concurrence de l'automobile*, Thèse Marseille, 1936.

JÈZE (Gaston). *Cours de finances publiques*, 1927-1932.

LA ROCHEFOUCAULD. *La coordination des transports ferroviaires et routiers*, Thèse Paris, 1934.

Conférences :

DAUTRY (Raoul). *Le rail, la route et l'eau*, Sorbonne, 1935.

ANTONINI (Jules). *Le rail, la route et l'eau*, Conservatoire des Arts et Métiers, 1937.

Revue et périodiques :

France Transports, boulev. Haussmann, Paris.

L'Argus de l'automobile et des locomotions.

L'Industrie des voies ferrées et des transports automobiles.

Chronique des transports.

Le poids lourd.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE.	v
INTRODUCTION.	1

CHAPITRE PREMIER

Aperçu historique et évolution de notre politique ferroviaire.

I. — Période allant jusqu'à la Convention de 1921.	5
II. — Convention de 1921.	7
III. — IV. — V. — Périodes de 1921 à 1926, de 1926 à 1930, de 1930 à 1934.	8, 10, 11
Causes du déficit des chemins de fer.	14
Situation avant coordination.	26
VI. — Période de 1934 à nos jours.	36

CHAPITRE II

Avantages et inconvénients des différents moyens de transport.

Evolution d'ensemble.	47
Caractéristiques du chemin de fer.	50
— de l'automobile.	55
Régime juridique du chemin de fer.	61
— de l'automobile.	64
— de la navigation intérieure.	67
Raisons imposant l'intervention de l'Etat dans la question des transports.	68

CHAPITRE III

Étude détaillée de la coordination en France.

I. — Coordination Rail-Route.	77
II. — Coordination Rail-Eau.	88

CHAPITRE IV

Résultats de la coordination.

I. — Pour les usagers et le public.	92
II. — Pour l'organisation des transports.	93
III. — Répercussions sur les entreprises de transport public. . .	96
IV. — Répercussions sur les entreprises de transport privé. . .	100
V. — Effets de la coordination sur les transports privés par eau. .	101
VI. — Répercussions indirectes sur les usagers.	102
Exemple du commerce des combustibles liquides.	103
Résumé des effets de la coordination.	137

CHAPITRE V

Solutions proposées.

Garantie d'intérêt réservée aux seules lignes d'importance nationale. Pour les autres lignes, pas de garantie d'intérêt ; en contrepartie, égalisation des charges du rail et de la route, de préférence par taxation indirecte.	144
--	-----

APPENDICE

Décret-loi du 31 août 1937	155
--------------------------------------	-----

INTRODUCTION

La coordination des transports a donné lieu à une abondante législation tant en France qu'à l'étranger. Ce problème, résumé dans la formule « Le Rail et la Route », a pris depuis la guerre une grande importance et revêt actuellement un caractère d'actualité tout particulier.

De nombreuses publications ont paru sur ce sujet et plusieurs thèses de Doctorat économique l'ont étudié. Cela nous a permis de profiter d'une abondante documentation très objective. Nous ne pouvons pas citer tous ces ouvrages mais nous en avons donné la liste en tête de ce volume.

Depuis 1934, un grand nombre de décrets et décrets-lois ont réglementé en France la question, cependant le problème n'est pas encore résolu, et en ce moment même le Gouvernement français poursuit une nouvelle réorganisation de notre système ferroviaire.

Malgré l'importance de la matière et la qualité des personnes qui ont déjà traité ce problème, nous avons cru qu'il était utile de discuter à nouveau la question, en nous plaçant à un point de vue nouveau, à savoir celui des *répercussions lointaines des mesures de coordination sur notre économie en général et plus spécialement sur le commerce des combustibles liquides*. Ce point de vue pourra paraître un peu particulier, mais il nous permettra d'étudier la question en

détail. Nous négligerons donc les points déjà traités dans d'autres ouvrages pour insister sur les aspects particuliers que nous nous proposons de décrire.

.

Pourquoi le problème se pose-t-il ? Voilà ce que nous avons cherché à expliquer dans un bref historique (Premier chapitre), en décrivant d'abord succinctement l'évolution des transports et en analysant finalement, d'une façon plus approfondie, la convention de 1921, qui régissait encore dernièrement nos réseaux. C'est en effet le déficit persistant de ceux-ci qui a rendu nécessaire une réforme générale de notre système de transports.

Une modification importante à la Convention de 1921 a été effectuée en 1933 (cinquième période), et nous arrivons ainsi aux mesures de coordination qui s'échelonnent sur les années 1934 et 1935 (sixième période).

Nous verrons comment l'Angleterre a coordonné ses moyens de transport en 1933 et 1934, et comment l'Allemagne a trouvé une solution en 1934.

Dans un deuxième chapitre, nous essaierons de montrer les aptitudes de chaque moyen de transport et les raisons qui peuvent justifier l'intervention de l'Etat en la matière. Nous verrons comment l'évolution historique a parfois entraîné les gouvernements à exagérer cette intervention et comment il est nécessaire de maintenir un certain équilibre entre cette intervention et l'autonomie du service des transports.

La coordination dans notre pays a été au début un essai rationnel de conciliation des deux tendances.

En effet, après avoir attendu longtemps, la France a

adopté une solution tout à fait originale, basée principalement sur des discussions directes entre les différents transporteurs. Cette solution, qui parut d'abord bien supérieure à tout ce que l'on avait imaginé jusqu'alors, s'est finalement révélée insuffisante et la coordination est tombée en sommeil au début de l'année 1936.

Nous étudierons donc, dans un troisième chapitre (Etude détaillée de la coordination), les mesures réglementaires de coordination, c'est-à-dire les décrets et les décrets-lois qui se sont échelonnés sur les années 1934 et 1935, tant pour la coordination Rail-Route que pour la coordination Rail-Eau.

Les répercussions économiques de ces mesures ont été faibles. Leur étude fera l'objet d'un quatrième chapitre (Résultats de la coordination).

La coordination a abouti à une collaboration plus intense entre les différents réseaux de chemins de fer.

Pour les routiers, elle s'est traduite par la stabilisation définitive du trafic.

Pour les transporteurs par eau, elle a durement touché les bateliers artisans, ainsi que notre armement fluvial.

Nous constatons ainsi que les résultats directs sur les transporteurs eux-mêmes ont été très faibles, alors que les répercussions indirectes sur les clients, le commerce des combustibles liquides notamment, sur les fournisseurs des transporteurs et sur les finances de l'Etat ont été considérables. Une législation toute récente a modifié, il est vrai, la situation, mais il est trop tôt pour pouvoir en mesurer la portée.

Nous aurions pu nous borner à cette étude historique et économique, mais la question a reçu un regain d'actualité, du fait que le Gouvernement français a estimé nécessaire de

réorganiser d'une façon profonde nos réseaux eux-mêmes, indépendamment de nouvelles mesures de coordination projetées. C'est pourquoi dans un cinquième chapitre (Solutions proposées), nous avons voulu essayer de dégager quelques idées pouvant aider à résoudre le problème.

Un aperçu de la situation du Rail et de la Route en cas de guerre soulignera l'intérêt que présente la question pour la Défense Nationale.

Enfin, nous avons placé en Appendice une étude sommaire des tout derniers décrets de coordination des transports et de réorganisation des chemins de fer.

* * *

Nous n'aurions pas entrepris cette tâche si nous n'avions su pouvoir compter sur de bienveillants concours.

Les conseils de Messieurs les Directeurs de la Maison Desmarais Frères, à qui nous devons l'idée première de cette thèse, ne nous ont pas fait défaut. Qu'ils veuillent bien trouver ici l'expression de notre reconnaissance !

Nous tenons à exprimer également notre gratitude à M. Roland Gosselin, Vice-Président de l'Union Routière, qui nous a permis de réunir une importante documentation et dont les vues très suggestives nous ont été d'un précieux secours.

Nous nous devons de mentionner également l'accueil bienveillant que nous ont réservé :

M. Girette, Ingénieur en Chef attaché à la Direction du Réseau de l'Etat,

et M. Léon G. Buis, Directeur de la revue *France Transports*, à Paris.

CHAPITRE PREMIER

Aperçu historique et évolution de notre politique ferroviaire.

I. — PÉRIODE ALLANT JUSQU'À LA CONVENTION DE 1921.

Avant d'aborder l'étude des mesures de coordination des transports, il est nécessaire de résumer l'évolution de notre politique ferroviaire, notamment depuis la guerre de 1914.

Si cette évolution n'explique pas la législation récente en matière de coordination, elle fait néanmoins apparaître la complexité du régime de nos chemins de fer et les difficultés qu'il y a à trouver une solution à notre situation actuelle.

Lorsque parurent les chemins de fer, nombreux furent ceux qui voulurent en faire un instrument de progrès à la portée de tous.

Proudhon rêvait la gratuité des transports.

Lamartine voulait en faire un Service public aux mains de l'Etat.

Il est vrai que Monsieur Thiers n'y croyait pas.

Quoi qu'il en soit, force fut de venir en aide aux jeunes Compagnies, incapables de suffire seules au dur travail d'organisation du début.

Après de nombreux tâtonnements jusqu'en 1883, l'Etat fixa comme suit les conditions de sa collaboration financière

avec les réseaux. Il n'en faisait pas une affaire d'argent ; c'est peut-être pour cela qu'il a dû en dépenser beaucoup au lieu d'en encaisser, comme il l'espérait tout de même.

Dans une première période les réseaux ont de lourdes charges d'investissement. L'Etat accepte de garantir aux obligations un intérêt fixe annuel, et aux actions un dividende minimum, nommé dividende garanti.

Puis l'exploitation commence ; il y a des recettes, les Compagnies remboursent à l'Etat ses avances.

Troisième stade : la situation s'améliore et les Compagnies versent elles-mêmes à leurs actionnaires un dividende supplémentaire nommé dividende réservé, jusqu'à un taux fixé.

Dans une quatrième période, l'Etat recueille la contrepartie des services rendus en participant au dividende qui dépasse la part réservée.

Avant la guerre, la situation des réseaux français paraissait bonne à de nombreux économistes qui avaient hâte de voir arriver le terme des concessions et l'entreprise des transports par fer revenir à l'Etat, avec les bénéfices correspondants chiffrés à 800 millions de francs par an.

En réalité, la situation était moins bonne. Certains réseaux donnaient des résultats satisfaisants, d'autres étaient régulièrement déficitaires.

Malgré les avantages consentis par l'Etat aux réseaux, il fallut leur venir en aide à la suite de chaque crise importante.

La guerre de 1914 créa pour nos réseaux un état de crise extrême. Le matériel fut soumis pendant quatre ans à un effort maximum et ne fut pas renouvelé régulièrement.

Deux réseaux : le Nord et l'Est, furent en partie détruits par l'ennemi.

L'Etat payait bien aux Compagnies le prix des transports de troupes, mais à un tarif trop faible, si bien que l'ensemble des réseaux, débiteur de l'Etat, au début de la guerre, d'une somme de 500 millions de francs-or, se trouvait en 1919 déficitaire de plus de 8 milliards.

Par contre, les réseaux réclamaient pour 7 milliards environ de dommages de guerre. Il y avait, en outre, de nombreux litiges entre l'Etat et les Compagnies pour des règlements de comptes divers.

II. — CONVENTION DE 1921.

Le Gouvernement chercha alors à conclure un accord définitif et passa l'éponge sur les années de guerre. L'Etat endossa déficit et dommages de guerre qu'il avança aux Compagnies, espérant bien s'indemniser sur les Réparations. (En fait, il n'a pu récupérer que 3 milliards sur 7).

Enfin, le remboursement de la dette de 1914, de 500 millions-or, fut reporté en fin de concession, sans versement d'intérêt entre temps.

On est en droit d'estimer que ces avantages étaient très importants. Les réseaux voyaient leur situation grandement clarifiée et abordaient l'après-guerre sans l'hypothèque de leur passé mouvementé.

En contre-partie de ces avantages, l'Etat imposa aux réseaux un essai d'organisation nouvelle que beaucoup interprétaient comme un acheminement vers la fusion.

Deux organismes nouveaux étaient créés :

1^o Le *Conseil supérieur des chemins de fer*, chargé de coordonner l'activité des réseaux et l'économie nationale ;

2^o Le *Comité de direction*, chargé de coordonner entre eux les efforts des Compagnies.

Outre cette solidarité administrative était instituée une solidarité financière, grâce au *fonds commun*.

Dorénavant, chaque réseau prélèvera sur ses recettes propres toutes ses dépenses contractuelles :

Dépenses d'exploitation, charges de capital, primes de gestion...

L'excédent éventuel sera versé au fonds commun, le déficit sera couvert par ce même fonds commun.

L'équilibre de ce dernier est assuré par l'échelle des tarifs, c'est-à-dire que, s'il n'y a pas de recettes, il faut élever les tarifs, et inversement.

Pendant une période transitoire, de 1921 à 1927, l'équilibre du fonds commun sera assuré par des avances remboursables du Trésor.

Les primes de gestion (1) citées plus haut étaient destinées à intéresser les réseaux bénéficiaires à bien gérer et à ne pas leur enlever tous leurs excédents pour couvrir le déficit des réseaux moins favorisés.

III. — PÉRIODE DE TRANSITION DE 1921 A 1926.

La Convention de 1921 se présentait d'une façon satisfaisante, mais il fallait l'appliquer et c'est là qu'apparurent,

(1) Ces primes comprennent deux éléments :

a) 3 % de l'excédent des recettes sur celles de 1920. Lorsque cet excédent dépassera 20 % le taux applicable au surplus sera de 2 % au lieu de 3 ;

b) 1 % de la diminution du déficit sur celui de 1920. En présence de bénéfices, 10 % de ce bénéfice augmenté de l'insuffisance de l'exercice 1920.

a) résulte du développement du trafic, b) de l'abaissement du coefficient d'exploitation.

Une partie de ces primes revient aux réseaux, l'autre est allouée au personnel.

non pas ses vices cachés, mais ses dangers, en raison de notre régime politique.

L'idée du Gouvernement était de faire collaborer l'Etat et les réseaux dans l'intérêt de l'économie générale du pays.

En pratique, cette collaboration ne joua pas et les organismes coordonnateurs se révélèrent impuissants à bien remplir leur rôle, ou bien agirent à retardement.

Il est vrai que, dès 1922, un Règlement d'Administration publique délimita les attributions du Conseil supérieur des chemins de fer, en les restreignant. Il décida que ce Conseil ne pourrait délibérer que sur les questions inscrites à son Ordre du jour sur l'initiative du Ministre des Travaux publics.

C'était assez logique puisqu'ils s'agissait d'un Conseil adjoint au Ministre, mais la Convention de 1921 avait réservé au Conseil supérieur des Chemins de fer l'initiative des propositions de hausse des tarifs jugées nécessaires, or, tant que le Ministre ne mit pas à l'ordre du jour de cette assemblée des propositions dans ce sens, elle n'en discuta pas.

En outre, la Convention de 1921 avait prévu qu'avant de réaliser des hausses de tarifs, il faudrait s'assurer que celles-ci ne porteraient pas atteinte à la situation économique du pays, formule dangereuse qui permit d'excuser bien des timidités.

En 1921, le fonds commun était déficitaire de frs :	1.925.000 000
En 1922, — — — — — :	1.221.000 000
En 1923, — — — — — :	1.108.000.000
En 1924, — — — — — :	460.000 000
En 1925, — — — — — :	558 000 000
Total : frs.	5 272.100.000
En 1926, premier excédent.....	566 000.000
Déficit cumulé : frs.	4.706.000.000

IV. — PÉRIODE DE 1926 A 1930.

Equilibre du fonds commun. — Application normale de la Convention.

On s'était résigné à ce déficit entraîné par le maintien des tarifs à un niveau inférieur et par le renouvellement nécessaire du matériel.

L'Etat avait accepté d'avance la charge de l'amortissement et de l'intérêt des emprunts émis en contre partie de ce déficit, et cela dans le but de décharger la génération présente d'un passif considéré comme une conséquence immédiate de la guerre, pour le reporter sur les générations futures.

En 1926, pour sauver le franc, on porta à 32 % l'impôt sur les billets de voyageurs et à 10 % l'impôt sur le prix de transport des marchandises. Il fallut élever d'autant les tarifs (1).

Les années 1926 et 1927 donnèrent ensemble un léger déficit final de 135 millions de francs compensé en 1928 par un reliquat créditeur de 265 millions.

L'année 1929 laissa une moins-value d'environ 180 millions.

La situation était alors encore satisfaisante et l'on pouvait, en somme, estimer que la Convention de 1921 avait joué normalement.

Il n'en fut pas de même dans la suite.

Dès 1928, les réseaux avaient demandé la réduction de l'impôt de 32 %, très lourd à leur budget. Après la tempête financière de 1926, la France était revenue à une situation équilibrée. C'était le moment de réaliser ce dégrèvement, préconisé par les Commissions des Travaux publics des Chambres.

Mais la mesure en question ne fut prise qu'en 1933.

(1) En 1914, les billets de voyageurs supportaient un impôt de 12 % et le transport des marchandises n'était grevé d'aucun impôt.

V. — PÉRIODE DE 1930 A 1934.

Depuis 1930 la Convention de 1921 n'est plus appliquée rigoureusement.

A fin 1929, le déficit des réseaux pour 1930 s'annonçait important. Le Gouvernement chargea d'une enquête le sous-gouverneur de la Banque de France, M. Fournier. Son rapport unanimement loué et traçant un programme de compression des dépenses, fut déposé le 31 décembre 1930. De son côté, le Conseil supérieur des Chemins de fer, consulté, donna son avis le 20 mai 1931, prônant une collaboration plus étroite des réseaux entre eux et avec l'Etat.

Le Président du Conseil avait déposé un projet sur la simplification à apporter à l'exploitation de certaines lignes.

Devant la Commission des Finances de la Chambre, il reconnut que le déficit de 1930 atteindrait 2 milliards et celui de 1931, 3 milliards. Néanmoins, il confirma qu'il avait pris devant les Chambres l'engagement, approuvé par elles, de ne pas faire supporter au contribuable le déficit des réseaux (?).

Le Président de la Commission des Finances approuva et demanda même au Premier Ministre de surseoir à toute élévation de tarifs pendant au moins un an. Il faut dire que l'on était à la veille d'une consultation populaire ; en outre, de par la Constitution, les commissions des Chambres ne sont pas responsables.

Sans vouloir pécher par indulgence, il faut reconnaître que des mesures comme la hausse des tarifs de chemin de fer sont très impopulaires. Personne n'osa en prendre la responsabilité.

Il était pourtant plus que temps d'agir dès 1930. On aurait pu au moins, conformément à l'avis du Conseil supérieur des Chemins de fer, ramener à 12 % l'impôt sur les billets de voyageurs en élevant dans la même proportion les tarifs.

L'inaction d'alors nous a entraînés au paradoxe actuel de 5 milliards de déficit par an, soit 17 millions de déficit *par jour*.

Nous avons vu précédemment que la situation du Fonds commun à fin 1925 se soldait par un déficit de 5.272.000.000 de francs.

De 1926 à 1936, la situation se présente comme suit :

Par exercice		Cumulé en fin d'exercice	
---		---	
1926....	+ 566.000.000		—
1927....	— 701.000.000	—	135.000.000
1928....	+ 265.000.000	+	130.000.000
1929....	— 187.000.000	—	57.000.000
1930....	— 1.784.000.000	—	1.841.000.000
1931....	— 3.091.000.000	—	4.932.000.000
1932....	— 4.094.000.000	—	9.026.000.000
1933....	— 4 388.000.000	—	13.414.000.000
1934....	— 3.958 000 000	—	17.372.000.000
1935....	— 4.393.000.000	—	21.372.000.000
1936....	— 4.609.000.000	—	26.374.000.000
26.374.000.000			

Sur ce chiffre les annuités d'amortissement du déficit de 1921 à 1925 (à raison de 400.000.000 de francs par an) représentent un total de 4.403.000.000.

Le nouveau déficit de la période 1926-36 s'établit donc à environ 22 milliards.

A ce déficit de 22 milliards chacun des réseaux a contribué de la façon suivante :

Le réseau d'*ALSACE LORRAINE* a prélevé 1.340 millions et a eu 4 années bénéficiaires sur 11 (1926-1936).

L'*EST* a prélevé 1.366 millions avec 5 années bénéficiaires.

L'*ETAT* a prélevé 6.678 millions sans aucune année bénéficiaire.

Le *MIDI* a prélevé 2.465 millions sans aucune année bénéficiaire.

Le *NORD* a prélevé 2.776 millions avec 4 années bénéficiaires.

Le *P.-L.-M.* a prélevé 5.985 millions avec 4 années bénéficiaires.

Le *P.-O.* a prélevé 2.239 millions avec 2 années bénéficiaires.

Les réseaux concédés (*EST*, *MIDI*, *NORD*, *P.-L.-M.* et *P.-O.*) représentent donc ensemble :

Un déficit de 1921-1925 de 3.407 millions.

Un déficit de 1926-1936 de 13.353 millions.

Plus les annuités des insuffisances de 1921 à 1925.

Par contre, les réseaux non concédés, c'est-à-dire exploités directement par l'Etat (Alsace-Lorraine et Etat), représentent :

— Un déficit de 1921/1925 de 1.865 millions.

— Un déficit de 1926/1936 de 8.618 millions.

Plus les annuités des insuffisances de 1921 à 1925 ; ce qui correspond pour cette dernière catégorie (Exploitation de l'Etat) à 40 % du déficit total.

CAUSES DU DÉFICIT.

Nous ne reviendrons pas sur le passé et ne relèverons donc pas l'affirmation que la Convention de 1921 a entraîné un cadeau aux Compagnies de 17 milliards aux frais du contribuable :

- 8 milliards de déficit de guerre,
- 7 milliards de dommages de guerre,
- 2 milliards de divers.

(Nous avons vu que les 7 milliards constituaient seulement une avance sur dommages de guerre.) En effet : la révision en 1921 de la formule du rachat par l'Etat du matériel roulant entraîne pour ce dernier une économie éventuelle d'environ 15 milliards de francs, comme nous le verrons plus loin.

Peut-on, d'autre part, reprocher à l'Etat d'avoir voulu renflouer nos chemins de fer ? Pour certains réseaux, la dette de garantie dépassait en 1921 la valeur du matériel roulant,

I. — CHARGES DES RÉSEAUX.

A) *Impôts. Avantages à certains usagers.*

Outre des impôts élevés, évalués en 1933 à 1.900.000.000. (1.900 millions) de francs, nos chemins de fer fournissent des réductions diverses ; entre autres aux familles nombreuses et des transports gratuits, pour certains services, des P. T. T. notamment.

Pour la même année 1933, les réseaux évaluaient à 850 millions de francs l'importance de ces avantages particuliers. En tout 2.750 millions qui constituent une charge spéciale et anormale.

Le montant des impôts payés a diminué depuis 1933 (1). Il faut signaler à ce propos que les transports par chemins de fer ne payent pas d'impôt spécial en Angleterre, Belgique, Suisse. En Allemagne, on estimait être allé très loin avec 11 %. En France, nous avons eu 32 % de 1926 à 1933.

B) Dépenses des Réseaux. Frais d'exploitation.

La Convention de 1921 encourage certainement les réseaux à dépenser, soit que par la garantie d'intérêt, le souci du déficit ait été écarté d'eux, soit que, par le jeu du fonds commun, les réseaux riches aient été encouragés à dilapider leurs excédents de recettes pour ne pas faire apparaître de bénéfices. Mais en dehors de cette tendance, peut-on réellement affirmer que nos réseaux exploitent mal ?

Nous avons, pour nous guider, le coefficient d'exploitation : rapport des dépenses d'exploitation aux recettes brutes.

Si l'on dit qu'un réseau a un coefficient de 80 %, cela veut dire que pour 100 francs de recette brute, il dépense 80 francs en constructions, entretien... dépenses dites d'exploitation qui ne comprennent pas les dépenses de capital, amortissement, intérêt, dividende, etc.

(1) En 1936, nos grands Réseaux de chemins de fer ont fourni :

774.055.725 fr. d'impôts sur les transports.

761.111.645 fr. d'impôts sur les titres.

160.114.575 fr. d'autres impôts.

770.245.924 fr. d'économies au service des Postes.

141.271.461 fr. d'économies en transports militaires.

95.576.594 fr. d'économies en transports divers.

2.702.375.924 fr. contre 3.640.678.878 francs en 1931.

*Coefficient moyen d'exploitation de l'ensemble
des réseaux français.*

1929.....	84,83 %
1930.....	88,37 %
1931.....	95,12 %
1932.....	103,00 %
1933.....	103,92 %
1934.....	99,24 %
1935.....	104,00 %
1936.....	104,66 %

Coefficient d'exploitation par réseau en 1936.

Nord.....	98,84 %
Est.....	104,57 %
P.-L.-M.....	103,24 %
P. O.-Midi.....	97,00 %
Etat.....	117,29 %
A. L.....	117,36 %
Coefficient moyen.....	104,66 %

En 1929, ce coefficient d'exploitation des réseaux français était encore favorable et s'établissait à 84,83 % alors qu'il était de 89,50 en Allemagne, de 90,93 en Belgique et de 88,73 % en Italie.

En 1930, pour la première fois, Belgique et Grande-Bretagne obtiennent des coefficients inférieurs aux nôtres.

Si cette dernière constatation indique une tendance à l'augmentation : 1913 : 63 % — 1932 : 103 %, il n'en reste pas moins que, comparés aux réseaux de l'étranger, les réseaux français pouvaient être cités comme modèles

pour l'économie réalisée dans l'exploitation proprement dite. Alors que, en même temps, leur matériel était à peu près aussi moderne que celui des autres nations et que les vitesses commerciales réalisées étaient les plus fortes.

Cet hommage rendu à la Direction technique de nos grands Réseaux ne peut faire oublier que, financièrement, les résultats sont moins bons.

Charges financières.

Si pour l'exploitation nos réseaux sont relativement bien placés, pour les charges financières ils sont dans une situation très mauvaise à cause des intérêts à payer sur les 70 milliards de francs environ de passif obligataire, et à cause de l'amortissement de ce même passif.

Il a été nécessaire de signaler à nos Compagnies de chemins de fer qu'il fallait interdire toute nouvelle dépense non compensée par un relèvement de tarif, en faisant une exception pour les lignes stratégiques de défense nationale ; leur demander de ne pas dépenser en immobilisations nouvelles de l'argent qu'elles n'avaient pas et qu'elles devaient demander à l'emprunt, et ceci, d'une façon habituelle.

La baisse constante du trafic depuis 1929 justifie d'ailleurs une énergique compression de ces dépenses.

Achat de matériel neuf.

Tous les ans, les Chambres doivent approuver un programme d'emprunts des Grands Réseaux jusqu'à concurrence d'un maximum fixé par le Ministre des Travaux Publics, sur proposition des Réseaux.

Il est édifiant de consulter les comptes rendus des discussions qui accompagnent en général le vote par les Chambres de ces programmes annuels d'emprunts. En 1933 fut voté,

entre autres, un emprunt de 600 millions de francs pour achat de matériel neuf. Ce vote a été enlevé, non pas en raison de l'utilité du matériel à acheter, mais dans le but de réduire le chômage dans l'industrie métallurgique. Les seules difficultés soulevées le furent par un député qui proposa d'acheter au compte de l'Etat ce matériel dont la propriété revenait aux Compagnies, alors que l'achat incombait au contribuable.

Rachat de matériel en fin de concession.

Il est exact que notre régime ferroviaire aboutit à ce résultat paradoxal de faire payer deux fois par l'Etat le prix du matériel roulant et par conséquent d'en faire bénéficier deux fois les compagnies.

En effet, celles-ci ont des concessions qui viennent à expiration entre 1950 et 1960 (1). A ce moment-là, l'Etat pourra reprendre les voies, gares et bâtiments ; seul le matériel roulant, propriété des Compagnies, devra être payé par l'Etat. Ce matériel constitue le seul gage des Compagnies en fin de concession. Le régime antérieur à 1921 prévoyait le rachat à dire d'experts ; formule jugée dangereuse, remplacée en 1921 par le rachat à la valeur d'inventaire diminuée d'un quarantième pour le matériel acquis avant 1914.

Pour le matériel acheté après 1919, on prend la même base de calcul, mais le chiffre obtenu doit être diminué d'autant de fois un cinquantième qu'il y a d'années à cou-

(1) Dates d'expiration des concessions des cinq grandes Compagnies :

Nord :	31 décembre 1950
Est :	26 novembre 1954
Paris-Orléans :	31 décembre 1956
P.-L.-M. :	31 décembre 1958
Midi :	31 décembre 1960

rir jusqu'au rachat depuis l'émission des obligations ayant servi à l'acquisition du matériel.

Ces formules permettent à l'Etat d'effectuer le rachat du matériel roulant à sa valeur réelle en tenant compte de l'amortissement déjà effectué, d'où la règle du cinquantième puisque les obligations s'amortissent en cinquante ans,

Malgré tout, l'Etat, s'il veut procéder au rachat, doit payer un matériel roulant évalué en 1933 à plusieurs milliards (1). alors que depuis 1921, toutes les acquisitions nouvelles ont été faites grâce à des émissions d'obligations dont l'Etat assume la charge, par l'intermédiaire du fonds commun.

Ce fait bizarre constitue, d'après M. Picard, ancien Président au Conseil d'Etat, une espèce de « prime d'éviction ».

Les commandes de matériel étaient donc passées surtout pour assurer du travail à notre industrie lourde, cruellement touchée par le chômage. Nous sommes obligés de constater que le contribuable paye cher ce matériel acheté pour les compagnies.

Cherté du matériel neuf.

On constatait les coefficients de majoration suivants en 1930 sur 1913 :

Matériaux de la voie et ballast :

<i>Nord</i>	+ 1.070 %
<i>P.-L.-M.</i>	+ 1.467 %
<i>Etat</i>	+ 706 %
Pour une dépense de 300 millions par an.	

Entretien et réparation du matériel :

<i>Est</i>	+ 1.117 %
------------------	-----------

(1) Compris au bilan dans les 21.364.015.950 francs du compte « Matériel roulant et mobilier ».

<i>P.-L.-M.</i>	+ 1.795 %
<i>Elat</i>	+ 937 %
Pour une dépense annuelle de 1.800 millions.	

Ce qui met en évidence, d'une part le faible coefficient d'augmentation des prix des marchés *sur le seul réseau de l'Etat*, faible coefficient dû à une organisation renforcée du contrôle sur ce réseau, par ailleurs constamment déficitaire en raison de la pauvreté relative des régions qu'il dessert.

D'autre part, cette statistique montre l'exagération des coefficients d'augmentation pour les réseaux concédés.

Depuis cette époque, un décret du 6 janvier 1934 a institué une commission des marchés à laquelle sont soumises toutes les commandes dépassant 50.000 francs.

Il y avait donc à faire un sérieux effort de compression des dépenses. Les réseaux l'ont compris avant même l'intervention officielle. Dès 1931, on enregistre une baisse de 500 millions dans les dépenses. En 1932. plus de 1 milliard de compressions. Cette diminution atteint en 1933 10 % du total des dépenses de 1930. Il faut souligner la valeur de cet effort demandé à des techniciens toujours soucieux de la sécurité. Sur ce dernier point, de très importants progrès ont été réalisés qui justifient pour une part les dépenses faites.

Signalons notamment le remplacement de l'éclairage des trains au gaz par l'éclairage à l'électricité et la suppression des dangereuses réserves de gaz dans les voitures.

II. — DIMINUTION DES RECETTES. — SES CAUSES.

1° *La crise économique.*

Les réductions de dépenses ont été largement compensées par la diminution des recettes. Ces dernières ont à peu près

suivi l'évolution du rendement de la taxe sur le chiffre d'affaires, ce qui prouve que la crise économique est la principale cause du déficit de nos chemins de fer.

	Recettes des chemins de fer	Taxe générale sur le chiffre d'affaires
1921...	6.480 millions	1.897 millions
1926...	13.373 —	6.852 —
1929...	16.137 —	8.717 —
1931...	14.450 —	6.422 —
1932...	12.000 —	5.780 —

Il est vrai que les tarifs ont varié entre temps, mais cette comparaison dénote tout de même une tendance, enregistrée d'ailleurs également dans d'autres pays.

Aux Etats-Unis, la baisse des recettes des chemins de fer a été de 50 % de 1930 à 1932.

En France, elle n'a été, pendant la même période, que de 23 %.

Nous pouvons donc espérer qu'avec la reprise des affaires les recettes des chemins de fer reviendront à peu près à leur niveau antérieur.

Il faut dire « à peu près » parce que cette baisse a aussi des causes permanentes.

2° *L'évolution industrielle.*

La clientèle des chemins de fer a diminué de par l'évolution industrielle. De plus en plus on transporte les sources de l'énergie au lieu des matières servant à la produire.

Autrefois, cette matière était surtout constituée par la houille ; les chemins de fer en consommaient eux-mêmes beaucoup.

Aujourd'hui nous avons des automotrices à essence ou à gas-oil, et ces combustibles ont un pouvoir calorifique bien supérieur à celui du charbon. On transporte donc beaucoup moins de tonnage pour produire la même énergie.

Nous avons aussi des automotrices électriques. L'utilisation de celles-ci a provoqué une perte de trafic par chemin de fer évaluée à 3 millions de tonnes de charbon par an. En outre, les chemins de fer ne construisent plus de lignes nouvelles. Or, la construction d'un kilomètre de voie ferrée nécessitait le transport de 3.000 tonnes de matériaux et l'on construisait avant la guerre en moyenne 500 kilomètres de voies nouvelles tous les ans, soit une perte de trafic de 1.500.000 tonnes annuelles.

3° Désaffection de la clientèle.

La clientèle montre une certaine désaffection pour le chemin de fer. Si l'automobile y est pour quelque chose, il ne faut pas oublier que les réseaux eux-mêmes y étaient pour beaucoup.

M. Raoul Dautry, ancien Directeur général des chemins de fer de l'Etat, a écrit : « De 1921 à 1931... le chemin de fer, vieilli, fonctionnarisé, endormi dans sa superbe et son monopole, ne soupçonnait même pas qu'il avait créé autour de lui une atmosphère d'indifférence, un sentiment de mépris pour sa routine et de colère contre sa bureaucratie. »

L'Etat avait lui-même inoculé à nos réseaux cette maladie signalée par M. Dautry en termes si vigoureux.

Quoi qu'il en soit, de 1921 à 1933, les réseaux ont perdu de vue l'intérêt général et la collaboration nécessaire avec l'Etat. Or, la Convention de 1921 était surtout basée sur cette collaboration. En 1933, les propositions des réseaux ont repris le problème et recherché une collaboration effec-

tive dans le cadre des organismes existants : Conseil supérieur et Comité de Direction.

III. — INERTIE DES GOUVERNEMENTS SUCCESSIFS ET CHARGES SUPPLÉMENTAIRES OCCASIONNÉES PAR L'INGÉRANCE DES POUVOIRS PUBLICS.

A la décharge de nos réseaux, il faut signaler l'inertie de nos gouvernements en général.

Nous avons vu comment, de 1929 à 1933, Conseil supérieur des Chemins de fer, Ministres des Travaux publics, Parlement, s'étaient envoyé et renvoyé la question de la hausse des tarifs, sans arriver à aucun résultat (1).

On a discuté, créé des commissions, rédigé des rapports qui ont indiqué la marche à suivre, mais lorsque les réseaux ont proposé des diminutions de tarifs pour lutter contre la concurrence automobile, le Ministre n'a pas répondu ; lorsque les réseaux ont demandé l'autorisation de supprimer certains trains et de les remplacer par des autobus, on n'a pas répondu. Une fois on a cherché à se couvrir par un referendum chez les usagers de la ligne à supprimer. Résultat : à une écrasante majorité, les usagers ont demandé

(1) Tarifs voyageurs par kilomètre, impôt de 12 % compris (non compris timbre-quittance au-dessus de 10 francs) :

	1914	1936	Augmentation	Indice (base 100 en 1914)
1 ^{re} classe	0,112	0,45	301 %	401
2 ^e —	0,0756	0,30	296 %	396
3 ^e —	0,04928	0,20	305 %	405

En tenant compte de la dévaluation du 1 octobre 1936, nos tarifs étaient donc en 1936 inférieurs de plus d'un tiers à ceux de 1914. Les tarifs marchandises sont en France inférieurs à ceux de la plupart des pays étrangers. En francs d'avant-guerre ils étaient en 1936 au coefficient de 0,92 par rapport à 1914.

le maintien de la ligne de chemin de fer, mais aussi la création d'une ligne d'autobus parallèle. Heureux si les vingt-cinq ministères que nous avons eus en dix ans (quinze ministres des Travaux publics en sept ans, dont six sont restés moins de trois mois), heureux quand le Gouvernement ne répondait pas ! Souvent il n'attendait pas d'être consulté pour imposer des réformes coûteuses.

Personnel employé.

Depuis le rapport Fournier en 1931, les Réseaux ont activement poursuivi leur politique de compression des dépenses : le personnel des réseaux a été réduit de 50.000 unités sur un total de 456.073 : réduction de personnel très difficile à réaliser, surtout lorsqu'il s'agit de personnel commissionné ayant son statut, et question compliquée par la réintégration du personnel révoqué lors des grèves.

En 1913 il y avait 350.612 employés ;

En 1930 — — 474.535 —

soit une augmentation de 32,40 %.

Il ne faut pas compter sur de grosses diminutions quant au nombre des agents, et les nouvelles lois sociales entraînent pour les réseaux l'obligation d'embaucher 80.000 agents nouveaux.

Traitements.

Les traitements étaient en 1913 en moyenne de 1.893 francs par an pour un cheminot. En 1930, nous avons environ 15.550 francs, soit une augmentation de 821 %.

Il y a aussi les voyages gratuits en 1^{re} et en 2^e classes pour l'employé et aussi pour toute sa famille ainsi que pour de nombreux fonctionnaires de l'Etat ou autres. Le transport est pourtant une marchandise comme tout service, et une saine politique d'économies ne doit rien négliger.

Les réseaux ne sont pas toujours les maîtres en cette affaire et il faut rappeler que de 1930 à 1932 se sont échelonnés cinq relèvements des traitements du personnel.

La caisse des retraites des cheminots était aussi une lourde charge pour les réseaux.

Un décret du 19 avril 1934 a allégé considérablement cette charge en autorisant les réseaux à fournir chaque année les seules sommes nécessaires à l'équilibre des caisses de retraite au lieu de fournir comme auparavant la part patronale fixée par les règlements de chaque caisse (15 % en moyenne du salaire du cheminot pour 5 % seulement à la charge de celui-ci). Cette charge était évaluée pour l'année 1934 à plus de 1 milliard de francs.

Effectifs du personnel.

	Permanent	Temporaire	Total
1913.....	340.481	10.131	350.612
1931.....	456.073	25.342	481.415
1934.....	411.877	22.805	434.682
1935.....	398.002	27.043	425.045
1936.....	394.468	33.574	428.042

Comparaison des salaires 1934.

	Réseaux	Industrie privée	
		Paris	Provinces
Homme d'équipe.	11.685	14.204	7.857
Wagonnier.....	12.860	15.206	9.783
Conducteur.....	12.880	15.840	10.087
Aiguilleur.....	13.735	16.144	10.264
Chef de train....	14.615	16.473	10.897
Aiguilleur chef...	16.240	19.008	12.166

Il n'a pas été tenu compte du chômage partiel dans l'industrie privée, sans quoi les chiffres indiqués seraient à réduire.

A signaler qu'en province les chemins de fer drainent la main-d'œuvre grâce au taux de leurs salaires qui est le même pour Paris et la Province.

IV. — CONCURRENCE AUTOMOBILE.

Nous arrivons enfin à la concurrence automobile. Si elle a peut-être joué contre les chemins de fer, il convient néanmoins de ne rien exagérer.

M. Jourdain, administrateur des Chemins de fer secondaires, déclarait devant le groupe des transports des anciens élèves de l'Ecole Centrale, que l'automobile rendait aux chemins de fer autant, si ce n'est plus, qu'elle ne leur enlevait.

Si, en 1930, on estimait à 700 millions de francs le trafic ferroviaire perdu au profit de l'automobile, on ne devait pas négliger les 1.800.000 (1) tonnes d'essence transportées dans le même temps par chemin de fer.

Situation avant coordination.

Avant coordination, la situation se présentait donc ainsi :

En France, un réseau ferré des plus denses : 1 kilomètre de voie par 990 habitants contre 1 kilomètre pour 1.280 habitants en Allemagne, 1.480 habitants en Angleterre et 1.500 habitants en Italie.

(1) En 1936 : 4.728.536 tonnes de résines, bitume, huiles minérales et combustibles liquides.

Un trafic en 1930, accru de 45 % sur 1913 pour les voyageurs et de 65 % pour les marchandises (1).

Des dépenses d'exploitation multipliées par le coefficient onze, des recettes multipliées par huit.

Une situation technique bonne, mais une situation financière désastreuse ; 56 milliards d'obligations non amorties amputées en 1926 des quatre cinquièmes de leur valeur avec un revenu unitaire tombé de 13 francs-or à 2.

Certains pays étaient, il est vrai, encore plus touchés :

Aux Etats-Unis, il existe 170 compagnies de chemins de fer d'intérêt général dont 53 sont « déficientes », c'est-à-dire soumises au contrôle de l'administration parce que leurs comptes ne sont pas équilibrés, qu'elles n'arrivent pas à payer leurs créanciers — c'est là une institution voisine de notre faillite ou de notre liquidation judiciaire.

En somme, nous possédons en France un admirable réseau ferré, bien entretenu, qui a coûté fort cher et pour lequel le budget national sert des annuités très élevées.

Est-il admissible, demande-t-on, que ce réseau demeure partiellement inutilisé et qu'une fraction importante de son trafic soit déviée, par exemple, sur nos routes qu'elle encombre et qu'elle détériore ?

Concurrence de l'avion.

Une partie de ce trafic ne peut détériorer nos routes puisqu'elle a été détournée.

(1)	1913	1929
Longueur des lignes.....	34.455 km.	42.147 km.
Trafic marchandises (T. km.)....	26 328 687.901	43 949.498.835
Trafic voyageurs (Voyag. km.)....	19.223 407.487	28.086.622.592
Dépenses d'exploitation.....	1.276 493.726	12 504.954 043
Recettes totales.....	2.020.281.773	15.905 513.913

Elle s'est en effet envolée sur les avions de nos lignes commerciales aériennes. Notre aviation aussi est un instrument de progrès. Il faut l'encourager par des subventions, mais tout de même pas au point de permettre à la ligne commerciale Paris-Londres, par exemple, d'offrir aux voyageurs des tarifs inférieurs à ceux de nos chemins de fer.

Les voies navigables.

Une autre partie de notre trafic national s'effectue sur nos voies navigables : ces vieilles rivales du chemin de fer.

Il faut bien reconnaître que le chemin de fer a commencé lui-même la lutte pour le trafic. Or, il est normal que l'Etat continue à entretenir le capital national que constituent nos voies navigables, mais il est anormal que, sous prétexte de « récupérer du trafic » nos réseaux cherchent à concurrencer nos chalands par des tarifs déficitaires pour le contribuable ; effort d'autant plus paradoxal qu'un chaland reste toujours un chaland. Il faut que son propriétaire vive et pour cela qu'il navigue même à un prix très bas. Si le chemin de fer arrive à lui enlever un trafic déterminé, le chaland se portera sur un autre et tout sera à recommencer, situation néfaste pour tous les intéressés.

Concurrence de la route.

Mais le gros rival du chemin de fer, c'est l'automobile.

Par suite de l'incorporation de 40.000 km. de routes départementales reclassées, notre réseau de routes nationales comprend maintenant 80.000 km. de voie dont 500 km. ont plus de 9 mètres de large, 28.500 plus de 6 mètres, 38.000 plus de 4 mètres 50 et 13.500 moins de 4 mètres 50.

Importance respective du rail, de la route, de l'eau dans le système national des transports (1).

LE RAIL

LA ROUTE

L'EAU

1. — *Matériel en circulation.*

19.550 locomotives, 1 000 automotrices, 35.000 voitures (voyageurs), 570.000 wagons (marchandises)	1.510.000 voitures, 20.000 autobus, 480.000 camions, dont 428.000 camions privés.	9 500 bateaux, dont 1.500 automoteurs.
---	--	---

2. — *Lignes desservies.*

45.600 kilomètres de voies, 7.941 gares et haltes.	652.000 kilomètres de route, 38.000 communes desservies par route, 28.000 localités desservies par autobus.	13.000 kilomètres de voies navigables.
---	---	--

3. — *Transports effectués.*

22 milliards 600 millions voyageurs-kilomètres.	38 milliards 500 millions voyageurs-kilomètres dont 31 milliards 500 millions pour les transports privés.	
29 milliards 100 millions tonnes-kilomètres marchandises.	10 milliards 300 millions tonnes-kilomètres marchandises, dont 4 milliards 700 millions pour les transports privés.	8 milliards 500 millions tonnes-kilomètres (marchandises).

4. — *Chiffres d'affaires.*

Transports publics seulement. (V.) Voyageurs (M.) Marchandises.

2 milliards 700 millions (V.)	1 milliard 400 millions (V.).	550 millions (M.).
7 milliards 300 millions (M.).	2 milliards 800 millions (M.).	
10 milliards au total.	4 milliards 200 millions au total.	

(1) *L'Argus de l'Automobile*, 3 juin 1937.

5. — *Investissements.*

85 milliards.	55 milliard's, dont 7 milliards 500 mil- lions pour les trans- ports publics.	14 milliards.
---------------	--	---------------

6. — *Personnel employé.*

841.000, dont 450.000 employés directe- ment.	450.000. dont 150.000 pour les transports publics.	30.000 employés.
---	--	------------------

7. — *Salaires payés.*

13 milliards 500 mil- lions, dont 7 milliards 540 millions pour les employés directs.	7 milliards, dont 2 mil- liards 250 millions pour les transports publics.	400 millions.
--	--	---------------

8. — *Impôts et charges.*

2 milliards 500 mil- lions (1), dont 1 mil- liard 100 millions (ser- vices).	4 milliards 500 mil- lions (2).	55 millions.
---	------------------------------------	--------------

9. — *Charges imposées à la collectivité.*

Subventions et avances

5 milliards 500 mil- lions (3).	4 milliards.	210 millions.
------------------------------------	--------------	---------------

10. — *Bénéfice ou perte pour la collectivité.*

PERTE : 3 milliards.	GAIN : 500 millions.	PERTE : 155 millions.
----------------------	----------------------	-----------------------

La dépense annuelle d'entretien de notre réseau national est de 700 millions de francs pour les 40.000 km. de l'ancien réseau et de 500 millions pour les 40.000 km. du nouveau, plus 580 millions de crédits supplémentaires, soit 1 milliard 780 millions de dépenses par an.

(1) Impôts sur les transports, les titres et prestations de services à l'Etat.

(2) Droits et taxes sur les carburants, sur les véhicules et sur les permis (non compris les droits de douane sur les véhicules, les taxes sur les assurances et les impôts divers).

(3) Frais d'établissement, insuffisances d'exploitation, déficit.

Quant à notre réseau départemental, d'environ 240.000 km. (1), il coûte 1 milliard par an.

Soit un total d'environ 3 milliards.

COMPARAISONS D'ENSEMBLE

La comparaison des chiffres du tableau ci-dessus permet de retenir les conclusions suivantes :

1^o Le Rail et la Route, considérés *du point de vue des services rendus*, ont une importance sensiblement comparable : si le rail l'emporte pour le volume des marchandises transportées, la route vient en tête pour le nombre des localités desservies et le nombre des voyageurs transportés ;

2^o *Du point de vue de la collectivité en général* : même constatation avec, peut-être, cependant, un avantage en faveur de la route ; le rail l'emporte pour l'importance du personnel, mais la route coûte moins cher, rapporte plus et, seule, des trois moyens de transports, procure en définitive un bénéfice net aux finances publiques ;

3^o *Du point de vue de l'Economie des transports publics*, la route, seule, paraît à même d'assurer la rentabilité des entreprises de transports : en effet, le rapport du chiffre d'affaires au capital investi atteint 56 p. 100 pour les services routiers, au lieu de 11,7 p. 100 pour le chemin de fer, et 3,7 p. 100 pour la navigation fluviale.

(1) Routes nationales.....	80.000 km.
Routes départementales, chemins de grande communication, chemins d'intérêt commun, chemins vicinaux ordinaires.....	572.000 km.
Total.....	<u>652.000 km.</u>

coûtant environ 4 milliards de francs par an pour leur seul entretien.

Sur ces routes circulent 2 millions d'automobiles, dont 450.000 camions, environ 2 millions de voitures hippomobiles plus les piétons et les cyclistes.

Contrairement à une affirmation courante, l'automobile paye sa route.

En 1932, elle rapportait environ 4 milliards.

A l'automobile, on adresse, il est vrai, de sérieux reproches.

C'est un défi à la raison de rencontrer jour et nuit des camions rapides faisant le trafic de Paris à Brest, Marseille, Belfort, Bruxelles.

On ne peut, sous un régime de libre concurrence, y mettre un terme que grâce à des taxes fiscales.

Il faut aussi considérer que notre réseau routier, si bien entretenu qu'il soit, n'a pas été conçu ni réalisé pour les engins modernes.

Il faut donc interdire les gros poids lourds, telles ces citernes de 32.000 litres à 2 m. 50 de large sur 14 m. de long. Si deux engins de ce calibre se croisent sur une route de 6 m. ils en occupent toute la largeur et risquent d'écraser les bords de la chaussée.

Ces gros camions circulent la nuit, par exemple de Marseille à Paris, détériorent les routes, écrasent les piétons et font un bruit infernal qui empêche de dormir le paisible citoyen.

Voici l'argumentation présentée au Sénat par un membre de cette assemblée à la séance du 14 mars 1933.

Ce passage de son discours fut chaudement applaudi, de nombreuses interruptions approbatives et surenchères montrèrent à M. Paganon alors ministre des Travaux publics, qu'il fallait partir en guerre contre les poids lourds. Ce qui fut fait.

En bref, un admirable réseau ferré menacé de mort par inanition, un non moins admirable réseau routier menacé également de mort par embouteillage. La solution simple paraît d'enlever à l'un ce qu'il a en trop pour le donner à l'autre.

Il faut donc coordonner la route et le rail sans combattre la route qui, ne l'oublions pas, a libéré nos campagnes et amené le touriste dans les endroits les plus reculés du pays.

Premières propositions des Réseaux.

Les réseaux n'avaient pas attendu 1934 pour signaler la nécessité d'agir. Ils s'étaient bien « endormis dans leur superbe », comme l'a élégamment indiqué M. Dautry, mais le danger avait fini par les réveiller et leur première réaction fut de partir en guerre contre l'automobile.

Surtaxez l'automobile !

Créez une grande société nationale de porte à porte où seront forcés d'entrer les transports automobiles.

Revenant sur leur attitude des années d'après guerre, ils proposaient, en outre, une collaboration plus intense avec l'Etat et la coordination des réseaux entre eux. Ils admettaient la création d'une commission des marchés et la désignation de délégués du gouvernement pour assister à leurs conseils d'administration.

Sauf pour la société de porte à porte, ces suggestions ont été réalisées. Pour défendre l'automobile, des voix se sont élevées. Elles ont signalé l'injustice d'un embrigadement des petits transporteurs qui avaient eu foi dans ce mode de transport nouveau et y avaient mis leurs capitaux et leur avenir.

Réorganisation des Réseaux français

Loi du 8 juillet 1933

<i>Réformes organiques</i>	<i>Réformes des cahiers des charges</i>	<i>Réformes des tarifs et des impôts</i>
Fusion des exploitations P.-O-Midi Nouvelle formule des primes de gestion Administrateurs nommés par l'Etat. Nouvelles règles d'amortissement et de rachat du matériel roulant. — <i>Décret du 20 octobre 1933.</i> Statut des administrateurs d'Etat. — <i>Décret du 6 janvier 1934.</i> Création d'une commission des marchés. — <i>Décret-loi et Convention du 31 août 1937.</i> Création d'une Société Nationale de chemins de fer, la majorité des administrateurs étant désignée par le gouvernement. — <i>Décret-loi du 31 août 1937.</i> Création d'un Conseil supérieur des transports.	— <i>Décret du 19 janvier 1934.</i> Autorisant des dérogations pour la police des chemins pour les 3 trains journaliers pour les 3 classes obligatoires. — <i>Décrets du 30 juin 1934 et du 22 février 1935.</i> Police des chemins de fer. <i>Décret-loi du 30 juin 1935.</i> Indemnité forfaitaire des P. T. T. Prescription réduite pour restitution de taxes. — <i>Décret-loi du 31 août 1937 et Nouvelle Convention.</i> Création d'une Société Nationale de Chemins de fer. <i>Nouveau cahier des charges à dater du 1^{er} janvier 1938.</i>	— <i>Décret du 1 février 1933.</i> Abaissement à 12 % de l'impôt voyageur. — <i>Décret du 30 décembre 1933</i> Assouplissement de la tarification. Réduction des délais de mise en vigueur des tarifs. — <i>Décret du 19 juillet 1934.</i> Abaissement de l'impôt sur places de luxe. — <i>Décret du 20 juillet 1934</i> Modifications aux droits de timbre, de quittance et de récépissés. — <i>Nouvelle convention du 31 août 1937.</i> Equilibre budgétaire complet en 5 ans.

1933. — *Réorganisation des chemins de fer.*

M. Paganon, Ministre des Travaux publics à l'époque, avait aussi ses idées et les mit en pratique.

Il commença par préparer le travail en demandant aux réseaux une étude très serrée des réformes à entreprendre et exigea que tous les trois mois le plan lui en fût soumis avec l'énumération des résultats obtenus. Sur sept points particuliers (1) il eut dès l'abord des résultats, complétés par un ensemble de décisions qui constituent l'amorce d'une réorganisation de nos chemins de fer et les débuts de la coordination.

Citons dans l'ordre brièvement :

Le décret du 1^{er} novembre 1933, ramenant de 32,5 % à 12 % l'impôt sur les billets de chemin de fer et autorisant l'élévation correspondante des tarifs.

Le décret du 30 décembre 1933 qui permet l'application provisoire des tarifs proposés au Ministre, si celui-ci ne fait pas d'opposition, et cela, dans le mois suivant la publication de la proposition au *Journal Officiel*.

En outre, le délai nécessaire avant relèvement de tarifs précédemment abaissés, est ramené de un an à trois mois.

Enfin, pour certains tarifs, les réseaux peuvent maintenant se mouvoir entre un maximum et un minimum, moyennant préavis de 15 jours au Ministre à chaque modification, et sauf opposition de sa part.

(1) Participation des agents des trains au service des gares. — Accompagnement des trains de marchandises par des agents de petites gares. — Spécialisation des agents des trains dans le service des express et dans les longs parcours. — Concentration en un point de chaque région des agents utilisés en réserve. — Régionalité du personnel. — Exécution par les agents des trains de certains travaux concernant le « Mouvement », — etc...

Le décret du 19 janvier 1924 autorise une tarification par zones à la place de l'ancienne tarification kilométrique.

Il permet la substitution d'un régime d'expédition à vitesse unique au régime à Grande Vitesse et Petite Vitesse. Il réduit les délais d'expédition et assouplit considérablement certaines clauses techniques des cahiers des charges.

Il autorise notamment des dérogations à la règle des trois trains journaliers obligatoires dans chaque sens et à la règle des trois classes obligatoires dans chaque train.

Il codifie déjà les principes de l'exploitation par auto-rails.

VI. — PÉRIODE DE 1934 A NOS JOURS. MESURES RÉGLEMENTAIRES DE COORDINATION.

Enquête du Conseil National Economique.

C'était là un beau résultat, mais déjà, parallèlement, le Gouvernement avait demandé au Conseil National Economique d'étudier la question ; M. Josse, Maître des Requêtes au Conseil d'Etat, rapporteur désigné, déposa ses conclusions le 3 juillet 1933. Puis, après avoir entendu les représentants des transporteurs, des constructeurs et des grands intérêts économiques, le Conseil lui-même fit siennes les conclusions de son rapporteur le 17 février 1934 : s'efforcer, avant d'agir par voie d'autorité, de susciter des ententes entre les transporteurs intéressés — solution qui parut souple, progressive — formule magique !

Pacte de Rouen.

En mars de la même année, le réseau de l'Etat était chargé d'amorcer des discussions directes avec les transporteurs

routiers et dès la fin de ce même mois, nous avions les bases du « Pacte de Rouen » : constitution de gares-centres et abandon aux routiers du trafic de détail dans chaque centre.

Décret-loi du 19 avril 1934.

Tout ce travail aboutit au décret-loi du 19 avril 1934 qui constitue la vraie charte de la coordination.

Le décret du 25 février 1935 s'attache à coordonner les transports de voyageurs et institue des comités techniques départementaux.

Le décret du 17 juillet 1935 organise la coordination des transports de marchandises sur route.

Le 30 novembre 1935 un décret-loi institue des licences pour les transports privés de marchandises.

Interpellation Thoumyre, 27 février 1936.

Signalons l'interpellation Thoumyre au Sénat le 27 février 1936 pour critiquer les plans de coordination élaborés par les Comités techniques, qui vont « étrangler » les transports automobiles, et demandant la participation des usagers aux discussions des Comités techniques.

Cette intervention et d'autres encore (1) provoquèrent un arrêt du travail entrepris.

Les dossiers de coordination prêts à être appliqués (une dizaine) (2) sont restés chez le ministre attendant l'arrêté de mise en vigueur. Les autres sont restés en souffrance après de nombreuses navettes.

(1) Notamment celles de nombreux conseils régionaux.

(2) Pour les dix départements suivants : Sarthe, Orne, Mayenne, Maine-et-Loire, Vosges, Meuse, Ardennes, Yonne, Haute-Loire, Tarn-et-Garonne.

Dans sa réponse au Sénat, le ministre conclut qu'il n'y avait rien de fait en ce qui concernait les transports de voyageurs. Pour les marchandises, l'application des textes en vigueur, sauf pour l'assurance obligatoire, serait suspendue pendant une période de trois mois.

Il est vrai qu'un arrêté ministériel du 27 février 1936 institua une Commission d'études chargée d'examiner les plans de transports (1).

La coordination reste en sommeil de 1935 à 1937.

Depuis, le gouvernement a changé. Les lois sociales ont apporté leurs nouvelles charges, tant aux Compagnies de chemins de fer qu'aux routiers. La coordination est restée en sommeil.

Essai d'application nouvelle de la coordination.

Le 12 août 1936, le nouveau ministre des Travaux-publics adressa aux Préfets une circulaire pour leur indiquer les nouveaux principes à appliquer pour la coordination rail-route.

Reviser les textes généraux en raison des objections formulées lors de l'examen des plans de transport, demander aux Réseaux leurs propositions pour la suppression des lignes pour lesquelles les conseils locaux avaient donné un avis favorable.

Décret du 14 novembre 1936 élargissant les Comités départementaux par admission de nouveaux membres.

Le 1^{er} mars 1937, le même Ministre avait adressé ses instructions au Président du Comité central de Coordination. Il indiquait, notamment, qu'il ne fallait pas subor-

(1) Cette commission ne s'est, en fait, jamais réunie.

donner les mesures de coordination à la nécessité de procurer des compensations aux transporteurs routiers évincés.

Puis, nouveau changement de ministère, et voilà un décret-loi du 9 juillet 1937 qui reprend certaines taxes antérieures non appliquées et institue un nouveau système de coordination par égalisation des charges.

Décret-loi du 9 juillet 1937.

Egalisation des charges par taxation directe des routiers et indirecte par augmentation des droits de douane sur certains combustibles liquides.

La coordination rail-eau avait suivi par les décrets des 15 mai et 30 juin 1934, qui organisaient les transports par eau.

Actuellement, le Gouvernement étudie la réorganisation complète de cette branche importante de notre économie nationale que constituent les transports, mais le déficit des chemins de fer n'a pas cessé pour cela (1).

La coordination en Grande-Bretagne (1930-1934).

A l'étranger, le problème des transports s'est posé comme en France ; en général, on a essayé de le résoudre au début même de la crise et les résultats sont plus satisfaisants qu'en France.

En Angleterre, une loi de 1921 réorganisa en 4 grandes compagnies les 119 réseaux existants. L'Etat endossa définitivement les déficits de guerre, mais ne garantit nullement un dividende aux actions ni un intérêt aux obligations émises par les Compagnies.

(1) Depuis l'époque où nous avons écrit ces lignes, a paru un décret-loi le 31 août 1937 qui reprend tout le problème de la coordination. Voir une brève étude de ce décret-loi en Appendice.

Les tarifs furent soumis à une limite maximum établie d'après les revenus de 1913.

Les réductions de tarif d'une certaine importance et les conflits avec les usagers à ce sujet furent confiés à un tribunal de trois membres désignés par le Gouvernement et qui devait juger suivant une procédure sommaire.

Voilà à peu près le pendant de notre Convention de 1921.

Depuis, la construction d'un réseau routier moderne fut activement poussée et l'automobile se développa rapidement dans ce pays où les grandes distances n'existent pas puisqu'aucun point du territoire n'est situé à plus de 90 milles d'un port.

Sous l'effet de cette concurrence, les Compagnies de chemins de fer cherchèrent à se rapprocher les unes des autres et à collaborer entre elles. Les réseaux anglais créèrent aussi de nombreux services d'autocars en remplacement de lignes supprimées et des Comités paritaires comprenant des routiers, pour atténuer la concurrence.

Une loi de 1930 (le *Road Traffic Act*) chercha à réaliser la coordination des transports de voyageurs et créa 13 commissions régionales de trois membres chargées d'accorder les licences devenues obligatoires pour tout transporteur de voyageurs. Deux des membres de ces Commissions sont choisis par le ministre sur une liste présentée par les administrations locales ; le troisième est désigné directement par le ministre des transports.

Les décisions de ces commissions sont susceptibles d'un appel devant le ministre qui juge en dernier ressort.

Les résultats furent peu appréciables.

Le ministre des Transports créa alors un comité consultatif présidé par Sir Arthur Salter. Le rapport de ce comité comprend trois parties.

Rapport de Sir Arthur Salter.

Les deux premières parties de ce rapport établissent la façon d'égaliser les charges entre les chemins de fer qui supportent la rémunération des capitaux investis dans la construction et l'entretien des voies, d'une part, et les routiers qui payent juste l'entretien des routes, d'autre part.

Pour cela, il donna une formule d'imposition des routiers en fonction du tonnage et de la consommation du combustible avec correction tenant compte de la vitesse, de l'encombrement et des détériorations causées à la chaussée par certains véhicules.

Ces conclusions furent appliquées dans la loi de finances de 1933-1934.

La troisième partie du rapport établit les principes de la coordination marchandises qui furent appliqués dans la loi de 1933 : le « Road and Rail Traffic Act ».

La liberté de transporter fut supprimée et subordonnée à l'obtention d'une licence obligatoire.

Licence « A » valable deux ans pour les transports publics réguliers.

Licence « B » valable un an pour les transports publics occasionnels.

Licence « C » valable jusqu'à trois ans pour les transports privés.

L'octroi des licences est confié aux Comités régionaux créés antérieurement. L'appel des décisions de ces comités est porté devant l'Appeal Tribunal.

Parallèlement, les chemins de fer sont relevés de certaines obligations concernant les tarifs, si bien que l'ancienne tarification *ad valorem* tend à être remplacée par la tarification basée sur le prix de revient.

On peut certes critiquer ces réalisations, mais il faut au moins reconnaître que dès 1933 le problème était résolu. Aussi l'industrie automobile anglaise s'est-elle considérablement développée, si bien que sa production annuelle dépasse maintenant celle de la France.

La coordination en Allemagne (1922-1934).

En Allemagne, le problème de la concurrence rail-route s'est posé dès 1922.

Plusieurs essais furent tentés par la Reichsbahn pour s'entendre avec ses concurrents.

En 1924, elle signa un accord avec l'une des principales sociétés de transports routiers. Mais la concurrence persistante des petits transporteurs entraîna la dénonciation de cet accord en 1928.

Parallèlement, les chemins de fer allemands avaient inauguré des tarifs spéciaux réduits et des lignes d'autocars concurrençant les routiers sur leur terrain.

En 1929, entente avec la Reichspost qui se chargea plus spécialement du transport des voyageurs, le transport des marchandises restant à la Reichsbahn.

En 1930, à la demande des intéressés, la Chambre Nationale de Commerce déposa un rapport qui provoqua une entente tarifaire rail-route et une réglementation des transports routiers dépassant un rayon de 50 km. Réglementation contenue dans un décret de septembre 1931.

Cette réglementation atteignit durement les transporteurs routiers qui cherchèrent à tourner l'obligation d'appliquer le tarif imposé, grâce à la pratique des ristournes. Les ventes de camions tombèrent néanmoins de 60 %.

La Reichsbahn chercha à exploiter son succès en traitant avec certains routiers et boycottant les autres.

Mais l'avènement du régime national-socialiste amena un renversement complet de cette politique.

Encouragements à la circulation routière (1933).

L'industrie automobile fut hautement stimulée grâce à de nombreux allègements fiscaux.

Une loi du 27 février 1933 créa la Reichsautobahnen filiale de la Reichsbahn chargée de construire un réseau de transports routiers à grande distance.

Cette filiale eut son budget propre alimenté par le trafic payant des autoroutes construites par elle.

Coordination voyageurs 4 (décembre 1934).

Enfin, une loi du 4 décembre 1934 réglementa le transport des voyageurs en imposant des concessions ou licences aux transporteurs répartis en :

— Entreprises de tramways municipaux.

— Services réguliers (assurant une relation entre deux points déterminés au moins 2 fois par semaine et pendant 2 mois consécutifs avec des autocars à huit places au moins).

— Services occasionnels (tous les autres).

Les concessions sont accordées par les administrations locales qui ont un pouvoir d'appréciation souverain et se basent sur les garanties présentées par le candidat.

Coordination marchandises (26 juin 1935).

Une loi du 26 juin 1935 réglemente les transports de marchandises. Elle institue un permis obligatoire pour les transports publics effectués dans un rayon dépassant 50 km.

Tous les titulaires de ces permis sont obligés d'adhérer à l'Association nationale des Transporteurs routiers.

Des bureaux de chargement sont mis à la disposition des routiers moyennant paiement d'un droit.

Les tarifs au camion-kilomètre sont débattus entre l'Association des routiers et la Reichsbahn avec arbitrage du ministre des Transports et toute leur structure est calquée sur les tarifs du chemin de fer.

Tout transporteur routier est obligé de passer au bureau de chargement local qui lui verse la moitié du prix de transport. L'autre moitié est payée par un bureau central après diverses déductions.

CONCLUSIONS DU CHAPITRE.

Nous verrons au deuxième chapitre de cette thèse combien peuvent différer entre eux les régimes ferroviaires de pays voisins comme la France et l'Allemagne.

Ces différences de régimes n'expliquent pourtant pas la différence des résultats obtenus quant à la coordination des transports.

En Angleterre, le problème a été abordé de front et, sans désespérer, en deux années, la solution a été trouvée puis appliquée avec ténacité. Le pays est sorti de la crise, les transports ne sont pas restés en arrière et l'industrie automobile est en plein essor.

En Allemagne, après dix années de tâtonnements, un gouvernement fort a imposé une solution originale et en deux années la situation s'est rétablie ; l'industrie automobile, d'abord touchée sérieusement par la crise, se développe maintenant rapidement.

En France, à la suite d'un essai de coordination inédit, nous en sommes encore après plus de quatre ans, à cher-

cher une solution et notre industrie automobile décline (1).

Il est vrai qu'en Angleterre les chemins de fer sont entreprise privée et qu'en Allemagne ils sont administration d'Etat ; mais l'un et l'autre pays ont voulu sauvegarder leur industrie automobile (2) et ont imposé à leurs chemins de fer un sacrifice nécessaire au moins pendant les années de crise.

Il faut reconnaître qu'en France, le problème est compliqué du fait de la densité de notre réseau ferré.

Dividendes payés par les chemins de fer anglais.

1913.....	4,41	% du total du capital.		
1923.....	4,40	—	—	—
1927.....	3,96	—	—	—
1929.....	4,17	—	—	—
1930.....	3,48	—	—	—
1931.....	3,08	—	—	—
1932.....	2,43	—	—	—
1933.....	2,64	—	—	—
1934.....	2,88	—	—	—

(1) Le décret-loi de coordination du 31 août 1937 et la nouvelle convention signée par l'Etat et les chemins de fer peuvent être considérés comme une solution du problème. Bien qu'il soit trop tôt pour en juger, nous pensons que ces mesures ne constituent qu'une solution partielle et ne suppriment ni le déficit de nos chemins de fer ni les embarras de notre construction automobile.

(2) Nous soulignons « industrie automobile » car en Allemagne, notamment, les transporteurs routiers ont finalement été nettement supplantés par les Administrations des chemins de fer et de la Poste, grâce à la création de très nombreux services routiers nouveaux par ces Administrations.

Dividendes payés en francs par les chemins de fer français.

	Pourcentage de la valeur actuelle d'une action				
	1921	1931	1921	1931	
P.-O.....	59 »	70 »			Entre ces deux dates il y a eu la première dévaluation du franc.
Nord.....	62 »	100 »	7,75 %	7,01 %	
Midi.....	50 »	58 »			
P.-L.-M.....	60 »	80 »			
Est.....	40 »	53 50	6,89 %	6,68 %	

Cours des actions en Bourse.

	1921	1931
Nord.....	800	1.400
Est.....	580	800

CHAPITRE II

Avantages et inconvénients des différents moyens de transports.

Maintenant que nous avons relaté l'histoire de la coordination, nous allons essayer de définir les données du problème en étudiant séparément le rail, la route et l'eau ; leurs aptitudes et les sujétions auxquelles ils doivent s'adapter.

Nous réintégrerons ensuite chaque élément dans le milieu historique et social de la nation pour essayer de corriger les données théoriques obtenues et les comparer à la pratique actuelle.

Evolution des moyens de transports :

Jusqu'en 1823, les seules voies utilisables pour le transport des voyageurs ou des marchandises étaient la voie d'eau et la route. Les coches d'eau, les chalands sur nos rivières et canaux, les diligences et les malles-poste sur nos routes, constituaient le dernier mot du progrès.

C'est alors que pour transporter leurs marchandises, des industriels eurent l'idée de se servir de deux bandes d'acier comme chemin de roulement pour les caisses de bois sans ressorts qui servaient alors aux charrois.

Cette idée permit d'utiliser peu d'années après (1829) la première locomotive. En effet, la machine à vapeur inventée à la fin du xvii^e siècle pouvait difficilement se mouvoir sur

route en raison de son poids et des cahots. Il fallait une chaudière, une réserve de charbon puis la voiture servant au transport, le tout sur roues à bandes métalliques.

Le rail supprimait cette usure anormale du chemin de roulement par frottements et chocs.

Alors se développa le chemin de fer, nouveau mode de locomotion. Il était difficile d'utiliser un autre moyen de transport là où existait une voie ferrée, et cela pour les voyageurs comme pour les marchandises.

Tout le monde fut d'accord pour multiplier le plus possible les voies ferrées et permettre ainsi à tout citoyen d'en profiter.

Mais, 1 km. de voie ferrée coûte 200.000 francs environ et 1 km. de route coûte de 50 à 65.000 francs.

Force fut donc de se limiter au début. La route continua à servir, mais seulement comme affluent du chemin de fer.

Cette organisation nouvelle permit de développer l'industrialisation du pays, et par les commandes importantes de matériel qu'elle nécessitait, et par l'accélération des échanges.

Par exemple le chemin de fer a permis le développement rapide de l'industrie pétrolifère.

A la fin du xix^e siècle, le pétrole, déjà connu depuis longtemps, put être utilisé sur une grande échelle. L'invention du moteur à explosion permit d'utiliser ce nouveau combustible, particulièrement avantageux par sa fluidité à la température de l'atmosphère et par son pouvoir calorique bien supérieur à celui du charbon.

Au lieu d'actionner le piston moteur par de la vapeur d'eau sous pression comme dans la machine à vapeur, il devint possible de le faire grâce aux gaz produits par l'explosion d'un mélange d'essence volatilisée en fines gouttelettes

dans de l'air ; d'où économie quant au volume de combustible nécessaire et suppression de la réserve d'eau, encombrante et pesante.

Les premières applications sur route du moteur à explosion se heurtèrent au même obstacle que la traction à vapeur, 50 ans plus tôt. Dès que l'on atteignait une certaine vitesse, véhicule et route subissaient de tels choocs que tous deux se détérioraient très vite.

L'application d'une couche épaisse de caoutchouc sur les roues à cercle d'acier permit de réduire cet inconvénient et le bandage pneumatique rendit utilisable pratiquement cette nouvelle invention.

Le combustible, relativement cher au début, finit par se vulgariser grâce à la découverte de nombreux gisements de pétrole.

Le pneu à basse pression permit enfin l'utilisation de véhicules pesants et volumineux.

Parallèlement, les routes étaient améliorées grâce au revêtement au goudron, sous-produit de la distillation du pétrole.

Ces inventions sont encore toutes récentes puisque le pneu à basse pression ne date que de l'après-guerre, et déjà nous avons la chenille qui, répartissant mieux la charge et augmentant la surface de roulement, permet la circulation en terrain accidenté.

Nous avons aussi le moteur à combustion interne qui permet l'utilisation d'un combustible économique, le gas oil (1).

(1) Le gas-oil, malgré la récente élévation des droits de douane qu'il supporte, reste économique parce que l'on en consomme moins que de carburant poids lourd. Pour un autocar de 22 places, on compte une consommation moyenne de 40 litres C. P. L. aux 100 km. contre 30 litres de gas-oil.

Enfin, certains pays ont des autoroutes, réservées exclusivement à la circulation automobile.

Ces inventions ont été appliquées aux chemins de fer et nous avons des automotrices à essence, à gas oil, sur pneus et aussi des automotrices électriques — ; sur nos voies navigables, la traction s'est longtemps faite par l'homme, puis la traction animale permit d'augmenter la vitesse. Le touage, le remorquage à vapeur, enfin le halage par trolleybus électriques, ont apporté à la voie navigable les perfectionnements les plus modernes.

Mais c'est l'automoteur à essence ou à gas-oil qui réalise le meilleur outil sur nos fleuves et canaux car il est indépendant et rapide.

L'avion moderne, né lui aussi du moteur à explosion, revendique sa part de transports, et tous ces nouveaux venus ébranlent de plus en plus l'ancien monopole du rail.

Caractéristiques de chaque mode de locomotion.

Pour étudier les caractéristiques de chaque moyen de transport, il faut donc prendre pour critérium la voie et le véhicule utilisés.

1. LE CHEMIN DE FER.

Inconvénients.

Nous avons le chemin de fer qui se caractérise par *l'utilisation d'une voie spéciale coûteuse*. Il faut des travaux d'art pour franchir les obstacles, il faut éviter les courbes et, s'il y en a, les faire à grand rayon.

Toutes ces sujétions se traduisent par un coût élevé de construction dont nous avons déjà donné la valeur moyenne.

En outre, l'existence de passages à niveau crée un danger certain pour les usagers des routes traversées par le chemin de fer ou un retard dans la circulation ; la fumée dégagée par le foyer à charbon des locomotives contribue à polluer l'atmosphère de nos cités et, dans les campagnes, il arrive que le passage des trains allume des incendies.

Avantages.

Par contre, le fait d'avoir une voie réservée à leur seul usage permet aux trains à vapeur d'avoir une grande puissance de transport (longs et pesants convois), d'atteindre des vitesses moyennes élevées, tout en le faisant avec le maximum de sécurité et avec une grande exactitude.

Ainsi :

Le chemin de fer a eu en 1918 :	413	} voyageurs morts par suite d'accidents.
	1919 : 261	
	1920 : 122	
	1924 : 60	
	1929 : 0	

Et cela, au prix d'un gros effort technique ; renforcement des voies, homogénéité des trains, renforcement des atelages, substitution progressive des voitures métalliques aux voitures en bois.

Hélas, malgré tout, les accidents se produisent encore et sont toujours plus graves qu'ailleurs, en raison même des qualités de ce mode de locomotion :

Puissance, donc nombreux wagons, nombreux voyageurs transportés en même temps ;

Rapidité et même sécurité car celle-ci est basée en partie sur des éléments matériels dont la défaillance ne peut être corrigée à tout instant.

Signaux, aiguillages, gares et, en général, l'équipement de la voie sont une nécessité coûteuse.

La machine à vapeur en elle-même crée de nouvelles sujétions.

Un convoi ne peut se mettre en route *sur-le-champ* ; il faut chauffer la locomotive (il faut que la vapeur atteigne la pression nécessaire), il faut former le train. Tout le long de la voie il faudra des réserves d'eau, de charbon. Il faudra des ateliers de réparation, etc...

Ces sujétions matérielles donnent aux compagnies de chemins de fer leur deuxième caractéristique importante.

Il faut une vaste organisation centralisée, avec ses inconvénients : risque de tomber dans la bureaucratie, peu de souplesse, personnel nombreux.

Par contre, cette organisation centralisée permet d'atteindre à une grande perfection technique, tant dans la construction que dans l'entretien du matériel. Ce dernier peut être facilement normalisé. L'exploitation peut être facilement contrôlée et le personnel, très spécialisé, est trié soigneusement puis surveillé attentivement.

La nécessité de recourir à des techniciens peut, il est vrai, conduire à des exagérations. On ne peut appeler autrement l'application des « tests » à tous les cheminots, même quand il s'agit d'employés de bureau chargés, par exemple, de collationner des fiches statistiques. Or, il est facile de constater le fait. Les réseaux eux-mêmes en font article de publicité et un film à spectacle gratuit à l'Exposition des Arts et Techniques montre comment on mesure l'aptitude d'une employée à utiliser une machine à statistiques.

Quand il s'agit de sauvegarder des vies humaines, passe, mais il ne faut rien exagérer.

Un autre avantage de la nécessité de constituer les réseaux

en grosses entreprises est la facilité avec laquelle on peut d'avance organiser la mobilisation générale.

Hommes 40 — chevaux 8.

Dès le temps de paix, le matériel est embrigadé, ce qui est plus difficile avec de petites entreprises à matériel hétéroclite.

L'utilisation de la machine à vapeur et par conséquent de roues métalliques, seules capables de supporter un tel poids, indique une aptitude spéciale à effectuer des transports de masse.

Nous verrons plus loin que sur ce point, le chaland est supérieur au train car un chaland de 300 T. est spécialement adapté à un chargement complet de 300 tonnes par exemple, tandis que le train comprendra 30 wagons de 10 tonnes, ou 15 wagons de 20 tonnes pour enlever le même tonnage.

Donc, il faut dire, le train est spécialement adapté à des *transports de masses uniformes de 10, 20 ou 30 tonnes maximum* ; au delà, le transport étant fractionné, devient plus coûteux que par eau, indépendamment des autres éléments du prix de revient.

En outre, le train s'accommode mal d'arrêts nombreux. L'idéal serait pour lui de s'arrêter seulement aux points de ravitaillement en charbon et en eau nécessaires. En effet, pour s'arrêter, il faut à un train plus de 800 mètres et, pour se lancer, il lui faudra au moins le même trajet ; la roue en acier patine sur le rail, ce qui limite aussi la capacité de franchir les côtes.

Traction électrique.

A ce dernier point de vue, la locomotive électrique est tout indiquée en montagne, s'accommode bien d'arrêts nom-

breux, mais elle exige une mise au point délicate et l'installation de la voie est coûteuse.

Automotrices sur pneus.

L'automotrice sur pneus peut freiner rapidement et démarre instantanément, mais elle ne peut tirer de gros convois et son usage se limite au transport des voyageurs (1). Encore faut-il distinguer ; la petite automotrice à 40 places maximum peut avantageusement remplacer un train omnibus et s'adapter au trafic local. Il y a à l'Exposition des Arts et Techniques un type d'automotrice suédoise à 22 places qui parcourt 690 km. par jour, coûte 160.000 fr. et semble particulièrement adaptée aux relations à faible trafic, avec faibles recettes.

Elle peut servir également à recueillir les voyageurs pour un rapide ou à emporter les voyageurs déposés par un rapide dans une gare centre.

La vitesse limite est de 80 km. à l'heure, en raison, notamment, de ce que la voie utilisée est entretenue sommairement.

Mais la vitesse moyenne de l'automotrice est très forte grâce à ses démarrages rapides.

Enfin les prescriptions de sécurité sont moins rigoureuses en raison de la légèreté du véhicule.

Sur les côtés de cette automotrice se trouvent des porte bagages et même des porte-skis.

Il y a aussi la grosse automotrice de luxe qui transporte une centaine de voyageurs à 100 km. à l'heure de Paris à Deauville. Ce véhicule est coûteux et exige un chemin de

(1) A notre connaissance, en France, il existait en 1936 trois relations marchandises par automotrices, sur le seul réseau du P.-L.-M. en montagne et pour les messageries seulement

roulement impeccable, plus coûteux même que les voies réservées aux express.

Résumé.

Donc la machine à vapeur est spécialisée pour les relations à trafic régulier, à tonnage élevé, mais sur de longues distances seulement.

L'automotrice sur pneu à petit gabarit est réservée aux courtes relations à faible trafic et points d'arrêts nombreux, mais elle ne peut transporter que les voyageurs et les colis à main.

Nous avons déjà vu les aptitudes spéciales de la voie d'eau pour les transports *en vrac par gros chargements uniformes*, lents, à l'abri des agglomérations et non assujettis à des délais de livraison impératifs.

Pour des charges homogènes de 100 à 1.000 tonnes, le chaland ne peut être normalement concurrencé que par la conduite (pipe-line) pour le transport des liquides.

2. TRANSPORTS SUR ROUTE:

Leur caractéristique générale est qu'ils se contentent d'une *organisation souple et relativement simple*.

Voyageurs.

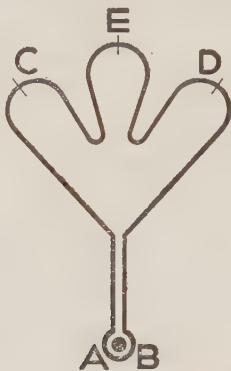
Ils présentent pour le transport des voyageurs une grande souplesse commerciale, des itinéraires et horaires exactement adaptés aux besoins de la clientèle. On peut rattraper un autocar sur la route, on ne peut rattraper un train pour y monter.

L'existence d'arrêts facultatifs supprime la nécessité d'une gare dans les petits centres. La plupart du temps,

l'autocar stationne devant le café-garage du pays où il se ravitaille en eau pour le moteur et en carburant.

Donc deuxième caractéristique : *pas de grosses installations fixes* ; souvent les seuls capitaux nécessaires serviront à l'achat du matériel roulant et du carburant, mais le grand danger qui découle de ces qualités mêmes c'est le risque des abus faciles.

Beaucoup d'entrepreneurs d'occasion se sont improvisés



transporteurs avec un matériel vieilli, en lésinant sur les réparations ; ils n'ont pas compris qu'ils risquaient l'accident ; dans ce cas, souvent, les victimes n'ont plus devant elles qu'un insolvable.

Le contrôle du matériel et du personnel de conduite est beaucoup plus délicat, et difficilement réalisable sur tout le parcours.

Par contre, les quelques entreprises sérieuses qui font le transport des voyageurs ont prouvé qu'il n'était pas nécessaire de sortir d'une grande école pour savoir organiser un service de transports.

Un exemple : la patte d'oie.

Le problème consiste à assurer la desserte de plusieurs localités A. B. C. D. E. éloignées l'une de l'autre et offrant un trafic peu rémunérateur. On arrive grâce à un plan de parcours en forme de patte d'oie, à faire le service avec un seul autocar ou deux, sans jamais refaire le même parcours dans la journée avec le même véhicule.

Un autre exemple de bonne organisation nous est donné par la Compagnie Citram à Bordeaux. Ayant fait construire une gare moderne d'autocars, elle s'est entendue avec les autres transporteurs routiers de la région pour leur prêter une partie de ses locaux, si bien qu'à Bordeaux on ne cherche plus tel ou tel point d'arrêt de telle ou telle ligne d'autocars, on va à la gare Citram où l'on est sûr de trouver à intervalles réguliers et réduits des cars pour toutes les directions possibles. En outre, l'aménité du personnel complète la bonne impression d'une organisation soignée.

Marchandises.

Le transport des marchandises sur route présente également une grande souplesse commerciale. Le camion venu en charge peut chercher du fret de retour sur place, le prix est rapidement débattu, pas de tarif à consulter. D'autre part, grande souplesse d'exploitation. Pas d'heure fixe pour le départ, on peut attendre le fret ou l'aller quérir, réalisant ainsi le porte à porte de l'expéditeur au destinataire.

Grande souplesse de conduite également. Les grosses charges nécessitent, il est vrai, des véhicules encombrants, mais ceux-ci peuvent facilement se garer pour laisser libre le passage.

Les délais sont proportionnés à la distance à parcourir, pas de transbordements, tarif simple, à tant le kilomètre, pas de G. V. ni de P. V.

Inconvénients.

Mais, ici encore, nous avons en contre-partie les abus faciles : excès de vitesse, mesures de sécurité non appliquées.

L'automobile fait de gros ravages parmi les usagers de la route :

Elle a fait en 1926 :	2.089	victimes
1927 :	2.284	—
1928 :	2.859	—
1929 :	3.589	—
1930 :	3.936	—
1931 :	4.000	—

Il est vrai que les routes ne sont pas encore toutes adaptées à ce mode de locomotion en pleine évolution. D'autre part, les passages à niveau meurtriers entrent pour une large part dans les résultats ci-dessus :

En bref, les transports sur route peuvent satisfaire à toutes espèces de besoins et il ne convient de les réglementer qu'au point de vue de la sécurité. Ici, plus qu'ailleurs, il faut des entreprises sérieuses car les abus sont difficiles à réprimer.

Ces caractéristiques techniques pourraient permettre de déterminer quel est, théoriquement, le moyen de transport le mieux adapté à telle relation et à tel service, mais en pratique, de nombreux éléments peuvent modifier les données du problème.

Ainsi la voie d'eau peut être théoriquement la mieux adaptée à un transport donné, encore faut-il qu'elle existe. La construction d'un canal elle-même est subordonnée au relief et à l'hydrographie du terrain.

Outre ces conditions physiques différentes suivant les pays,

il y a la structure économique de la nation. Les pays neufs, par exemple, abordent le problème sous un autre angle que les pays déjà pourvus d'un important réseau ferré ou de voies navigables perfectionnées.

Les réserves de combustible permettent aussi d'opter pour le train à vapeur plutôt que pour le camion à essence ou inversement.

Il faut donc étudier brièvement dans chaque pays l'histoire de son organisation économique pour juger sa situation actuelle.

Les transports par fer aux Etat-Unis.

Les Etats-Unis n'ont que des chemins de fer privés. De véritables brigandages ont été commis par eux au moyen de coalitions et de tarifs préférentiels. Une loi du 4 février 1887 organisa une Commission fédérale pour surveiller ces tarifs.

Une loi de 1890 déclara illicites les coalitions de compagnies de chemins de fer.

En 1910, la loi Elkins a conféré à la Commission fédérale, instituée en 1887, le pouvoir de modifier les tarifs déraisonnables et injustes sauf recours à la Cour suprême.

En 1920, le Transportation Act a conféré à la même Commission le pouvoir de fixer les tarifs minima et les tarifs maxima sans préjudice de son pouvoir de déclarer un tarif déraisonnable, injuste.

Ainsi, peu à peu, les Etats-Unis ont changé le caractère de l'exploitation des chemins de fer pour le rapprocher du système de la concession de service public.

Depuis la dernière crise mondiale, de nombreuses compagnies sont en faillite, dirigées par un syndic, et des kilomètres de voies sont déboulonnés.

Les transports par fer en Allemagne.

En 1866, l'Etat prussien, à la suite d'annexions de territoire, s'est trouvé à la tête des chemins de fer d'Etat des pays annexés. De 1900 à 1914, il racheta de nombreuses lignes, si bien que la plupart des voies ferrées allemandes étaient exploitées en régie, soit par la Prusse, soit par la Bavière, soit par les autres Etats composant l'Empire allemand.

De par la Constitution de Weimar, en 1920, le Reich prit la gestion de l'ensemble des réseaux allemands dont il devint propriétaire.

Le gouvernement d'Empire fait, avec l'assentiment du Conseil d'Empire, les ordonnances réglant la construction, l'exploitation et le trafic des chemins de fer.

Le budget et les comptes de la Reichsbahn sont incorporés au budget général et au compte de l'Empire. L'administration doit avoir lieu comme pour une entreprise économique autonome, tenue de faire face par elle-même à ses dépenses, y compris le service des intérêts et l'amortissement de la dette des chemins de fer, et constituer un fonds de réserve.

En 1924, une modification fut apportée à ce régime par application du plan Dawes.

La loi du 12 février 1924 érigea, en effet, les chemins de fer allemands en entreprise autonome investie de la personnalité juridique.

Changement qui ne modifie pas beaucoup le régime de l'exploitation.

Mais les tarifs de la Reichsbahn ont été longtemps les plus élevés d'Europe et son coefficient d'exploitation est très défavorable.

Ainsi, régimes différents mais tendance à un équilibre entre l'intervention de l'Etat et l'autonomie des Compagnies exploitantes. D'un côté dans un pays à constitution libérale, tendance au renforcement de l'intervention du Pouvoir central ; d'autre part, en Allemagne, tendance à libérer la Reichsbahn de la tutelle de l'Administration d'Empire.

Evolution du régime juridique des chemins de fer.

En France, une loi de 1842 posa les principes, déjà étudiés, de l'établissement et de l'exploitation des voies ferrées.

L'Etat prend à sa charge l'infrastructure, c'est-à-dire l'acquisition des terrains, leur aménagement et la construction des gares. Tout cela resta la propriété de l'Etat et fait partie de son domaine public. Inutile de le nationaliser.

Par contre, la superstructure (établissement de la voie ferrée et de ses accessoires) et le matériel roulant sont, en général, fournis par la compagnie fermière qui, en échange, aura le bénéfice de l'exploitation de la ligne pendant un temps fixé.

Il n'est pas question alors de monopole des transports mais seulement de la concession de l'usage privatif des gares et de la voie.

La spéculation contre les jeunes Compagnies et la crise de 1848, imposèrent l'intervention de l'Etat pour sauvegarder l'exploitation du réseau ferré comprenant à l'époque 3.000 km.

En 1852, le gouvernement impérial fit fusionner en 6 grands réseaux (1) les 28 compagnies existantes et leur imposa la construction de lignes secondaires.

(1) Réseaux du Nord, de l'Est, du P.-L.-M., du Midi, du P.-O., de l'Ouest.

LE RAIL (1).

Loi du 11 juin 1842.

Infrastructure payée par l'Etat.
Superstructure et matériel roulant payés
par les Compagnies.
Concession de 9 grandes lignes.

1852 à 1859.

Fusion en 6 réseaux des 28 compagnies.
Tarif maximum imposé.
Cahier des charges uniformes.
Durée des concessions 99 ans.

Rachat par l'Etat
de petites C^{ies}
en faillite
1878

Convention de Franqueville, 11 juin 1859.

Garantie d'intérêt 4 % par l'Etat,
Partage des bénéfices avec l'Etat
en 1872.

Convention Raynal, 20 novembre 1882.

Les C^{ies} construiront 7.407 km. de voies.
L'Etat remboursera par annuités.
La garantie d'intérêt s'étend aux actions.

Rachat par
l'Etat de la
C^{ie} de l'Ouest
(13 juillet 1908).

Convention du 28 juin 1921.

Solidarité des réseaux, Etat et A.-L.
compris.

Administrative.
— Conseil supérieur.
— Comité de Direction.

Financière.
Fonds commun.

Constitution en
régie du réseau
d'Als. - Lorraine
1 janv. et 28 déc. 1926

Primes de gestion. Association du
personnel à la bonne marche des
réseaux.

(1) Voir page 34. Réorganisation des Réseaux en 1933.

En échange, l'Etat garantissait aux actionnaires un certain intérêt annuel ou des subventions.

En 1857, 7.500 km. de voies ferrées étaient en pleine exploitation, mais les grosses dépenses engagées pour la construction de ces voies amenèrent une nouvelle crise.

Le gouvernement intervint et la loi du 11 juin 1859 ratifia une nouvelle convention avec les compagnies : c'est la convention de Franqueville, du nom du Directeur général des chemins de fer.

Les lignes principales rapportaient plus qu'elles ne coûtaient. Seules les lignes secondaires récentes étaient déficitaires. Par un système dit « du déversoir », les bénéfices des premières durent compenser en partie le déficit des dernières et l'Etat garantit à l'ancien réseau un intérêt de 4 % l'an pendant 50 ans, garantie constituant seulement une avance remboursable avec intérêt à 4 % l'an, dès que les bénéfices réalisés le permettraient.

Survint la guerre de 1870 ; plusieurs compagnies en faillite furent rachetées par l'Etat dès 1878.

L'année suivante, le Parlement adopte un plan de construction de 181 lignes nouvelles, c'est le plan Freycinet.

Mais la situation avait évolué. Le crédit de l'Etat était très diminué ; par contre, les Compagnies de chemins de fer avaient acquis la confiance du public et l'Etat dut se servir d'elles pour emprunter et financer ainsi son programme de travaux.

La convention, préparée par M. Raynal, Ministre des Travaux publics, fut approuvée par le Parlement le 20 novembre 1882.

Les Compagnies s'engageaient à construire environ 7.500 km. de lignes nouvelles pour le compte de l'Etat. Elles devaient pour cela émettre des obligations remboursables par

l'Etat en annuités réparties sur toute la durée des concessions et comprenant intérêt et amortissement.

Les dépenses d'infrastructure devaient rester définitivement à la charge de l'Etat et les dépenses de superstructure devaient être partagées par moitié entre l'Etat et les Compagnies.

En 1908, l'Etat procéda au rachat de la Compagnie de l'Ouest et constitua ainsi son réseau propre, peu productif à la vérité.

Une loi du 13 juillet 1911 constitua le réseau de l'Etat en personne morale avec Directeur nommé par le Ministre et Conseil de réseau.

Les chemins de fer d'Alsace-Lorraine constituent également un réseau d'Etat exploité en régie suivant les mêmes principes généraux que le réseau de l'Etat (décrets des 1^{er} et 28 décembre 1926).

Nous arrivons ensuite à la Convention de 1921 et à la coordination.

Evolution du régime juridique de l'automobile.

La route, domaine de l'Etat, est mise à la disposition du public. Tout citoyen a le droit d'en user d'une façon normale, selon son affectation.

La police des routes est l'ensemble des règles destinées à assurer leur conservation et la sécurité de la circulation.

Elle résulte, en grande partie, d'anciens règlements que la loi des 19-22 juillet 1791 a maintenus en vigueur, de la loi du 29 floréal an X et de la loi du 30 mai 1851 suivie du décret du 10 août 1852 sur le roulage.

Cette dernière loi contient un grand nombre de prescriptions ayant pour but d'éviter les accidents, d'assurer une bonne utilisation de la voie publique et, accessoirement, de contribuer à sa conservation en empêchant les abus.

Cette ancienne réglementation s'appliquait au trafic des routes par voitures hippomobiles. Le développement de la circulation des bicyclettes, des automobiles et motocyclettes amena le gouvernement à édicter de nouvelles réglementations contenues dans le décret du 31 décembre 1922 nommé « Code de la Route ».

Les décrets postérieurs, portés en modification à ce code, datent des 11 septembre 1925, 21 août 1928, 5 octobre 1929, 19 janvier 1933 et 30 juin 1934. Ensuite viennent les mesures de coordination.

Sous l'empire du Code de la route, la circulation automobile était stimulée et la réglementation réduite au minimum.

Elle comprenait des mesures générales ayant trait aux règles à observer sur route (dépassement, croisements) aux dimensions et aux dispositifs de sécurité des véhicules, freins, avertisseurs.

En outre, les articles 34 et 47 assujettissent les services publics de transport en commun à des règles spéciales concernant la sécurité : aménagement des véhicules, vitesse, encombrement, poids, capacité du conducteur et l'obligation de se soumettre à une visite de contrôle indispensable pour obtenir le permis de circuler. Le matériel doit être inspecté régulièrement par un ingénieur des Mines qui vérifiera son état d'entretien (1).

Enfin, les services de transport obligés de stationner sur

(1) Les décrets de coordination prévoient une visite semestrielle des véhicules automobiles servant à des transports publics sur route. Cette formalité supplémentaire n'est pas observée et la visite annuelle n'a même plus été faite car le certificat auquel elle donne droit ne peut être délivré que sur présentation du reçu des taxes nouvelles imposées aux transporteurs par le décret-loi du 8 juillet 1937, et les transporteurs se refusent actuellement à payer ces taxes.

la voie publique à leurs points d'arrêt doivent, comme tout particulier désireux d'user à titre privatif d'une dépendance domaniale, obtenir de l'Administration une permission de voirie.

Les Maires et les Préfets, en vertu des pouvoirs qu'ils tiennent de la loi du 5 avril 1884, accordent ou refusent cette permission en tenant compte de la sécurité (article 98) et de la commodité de la circulation en même temps que du maintien de l'ordre public.

Bien avant la coordination, le jeu de ces autorisations de stationnement a permis aux Préfets et aux Maires de subordonner la création de nouveaux services routiers à certaines conditions pour protéger des services déjà exploités (article 39).

Le Conseil d'Etat a sanctionné cette interprétation, notamment dans son arrêt du 29 janvier 1932 qui rejette le pourvoi introduit par la Société des Autobus Antibois contre un arrêté du Maire de Cannes. Celui-ci avait subordonné à son autorisation toute création d'un service de transports en commun à l'intérieur de sa commune... et ceci, dans le but évident de protéger le concessionnaire déjà installé, la Compagnie des Tramways de Cannes.

En outre, tout entrepreneur de service routier subventionné par une autorité administrative (Etat, commune, département), doit souscrire un cahier des charges. Celui-ci impose en général des règles concernant la régularité du service, la stabilité du parcours, le nombre de véhicules en service, l'obligation de souscrire une assurance contre les accidents et de faire homologuer par le Préfet, tarifs et horaires ; parfois même l'obligation de transporter les dépêches et colis postaux et de les livrer à domicile.

Un cahier des charges type a été établi par décret approbatif du 21 mars 1924.

En somme, dès avant la coordination, il existait une réglementation et des organismes capables de limiter les abus en matière routière. Malheureusement, la première n'a pas été appliquée rigoureusement et les derniers ont été quelque peu débordés par le développement rapide de la circulation automobile.

Par ailleurs, l'obligation de l'assurance imposée à tout transporteur constituera une innovation heureuse lorsqu'elle sera appliquée.

Evolution du régime juridique de la navigation intérieure.

Les voies navigables, domaine public de l'Etat, sont mises comme les routes à la disposition du public. Tout citoyen peut en user pour leur utilisation normale.

L'intervention administrative s'est limitée longtemps à certaines règles de police.

Par un décret du 11 février 1899 fut instituée l'immatriculation, à son début, simple obligation d'ordre statistique.

La loi du 5 juillet 1917 lui a ajouté un caractère juridique en conférant au bateau un état civil.

Aux termes de l'article 1^{er} de cette loi, tout bateau de navigation intérieure de plus de 20 tonnes circulant en France doit être jaugeé et immatriculé.

La loi du 19 juillet 1934 ajouta à l'immatriculation un nouveau caractère. Elle permit de limiter l'inflation des moyens de transport. A ce titre, elle rentre dans les mesures de coordination.

Ainsi, au seuil de la coordination, rail, route et eau ont des régimes très différents. La route et l'eau sont mises à la disposition du public pour un usage normal. Seules des me-

sures de police réglementent la circulation et la mise en service des véhicules.

La voie ferrée, par contre, est mise à la disposition exclusive de concessionnaires et l'exploitation du service est soumise à des règles nombreuses et limitatives.

Nous en avons vu quelques raisons historiques. Mais pourquoi l'Etat intervient-il dans la question des transports ?

RAISONS IMPOSANT L'INTERVENTION DE L'ETAT DANS LA QUESTION DES TRANSPORTS.

C'est que, de par ses caractères généraux, l'industrie des transports et celle des chemins de fer en particulier, touche de près à la vie même de la nation et appelle l'intervention de l'Etat nécessairement, sur certains points au moins.

1^o *Expropriations nécessaires.*

La construction de la voie ferrée aussi bien que des routes exige la constitution, d'un seul tenant, d'une bande de terrain de la longueur de la voie à créer.

Seuls les agents de l'Etat ont le procédé juridique de l'expropriation sans lequel toute construction de chemin de fer, dans un Etat civilisé, est impossible.

2^o *Programme de construction du réseau.*

Seuls, ces mêmes agents peuvent rédiger un programme coordonné, un plan de réseau, tant ferré que routier, dominé par le souci de l'intérêt général.

3^o *Législation internationale.*

Mieux que quiconque, ces agents peuvent, par des traités, assurer le raccordement des lignes internationales (largeur des voies et des voitures, gares frontières, etc...).

4° Surveillance du domaine public.

Une fois la voie ferrée construite, l'Etat doit encore nécessairement intervenir dans l'exploitation du service, comme il doit le faire également pour la route et les voies navigables.

Il y va d'abord de la surveillance du domaine public de l'Etat dont l'usage ne doit pas devenir abusif. Il faut aussi réglementer les passages à niveau.

Sur les routes et les voies navigables, cette intervention est encore plus justifiée car c'est l'Etat qui en assure l'entretien.

5° Sécurité du public.

Il faut que l'Etat veille à la sécurité des usagers et du public en général : établissement de passages cloutés dans les villes, assurance obligatoire des entreprises de transport, etc...

6° Transports des fonctionnaires de l'Etat.

L'Etat est lui-même un gros client pour les transporteurs.

Ses agents doivent circuler facilement et rapidement à travers tout le pays. Ses ordres doivent être transmis sûrement. Ses troupes doivent pouvoir se porter rapidement aux frontières.

Voilà, croyons-nous, un programme minimum d'ingérence de l'Etat dans la question des transports, mais on peut encore admettre que le monopole d'Etat des P. T. T. justifie également une collaboration plus étroite de l'Etat avec les transporteurs.

Ceux-ci d'ailleurs, surtout les chemins de fer, ont besoin de l'aide de l'Etat au début de leur carrière. Il leur faut, dès

l'abord, de gros capitaux. Ceux-ci resteront longtemps improductifs car l'établissement, puis la mise en route d'un service de transport par fer est entreprise de longue haleine. L'Etat pourra donc être appelé à intervenir, pour sauvegarder au moins de la ruine une entreprise nationale par son ampleur et le nombre des souscripteurs.

L'importance même des entreprises de transport sur voie ferrée peut créer pour l'Etat l'obligation d'intervenir pour empêcher les abus, défendre les faibles contre les coalitions et les dumpings, comme cela s'est vu aux Etats-Unis.

Malheureusement, toutes ces sollicitations peuvent l'inciter à intervenir, même contre l'intérêt général.

Il peut, en effet, être intéressant de développer un réseau ferré, mais il est onéreux pour la collectivité de subvenir aux frais d'installation de lignes dites « électorales » et la tentation peut être grande pour l'Etat de faire de « l'économie dirigée ».

Il faut donc une intervention de l'Etat, mais elle doit laisser subsister un certain équilibre entre l'autorité concédante et la liberté du concessionnaire, entre l'intérêt général et celui des exploitants.

IDÉES MAITRESSES QUI ONT POUSSÉ L'ÉTAT FRANÇAIS A INTERVENIR DANS L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER.

En France, l'évolution des chemins de fer a été commandée par des circonstances historiques déjà examinées et aussi par quelques idées généreuses.

Exploitation désintéressée.

L'exploitation du réseau ferré ne doit pas être faite pour réaliser des bénéfices. C'était l'idée de Proudhon et de Lamar-

tine. Le chemin de fer, instrument de progrès, doit être dispensé si possible gratuitement, à tous.

1^o Conséquence : *Les régions pauvres et à faible trafic doivent avoir leurs lignes comme les régions riches.*

Mais, comme il ne faut tout de même pas exploiter à perte, les réseaux riches paieront pour les pauvres. Voilà l'une des idées bases de la Convention de 1921 et du fonds commun.

On a constaté, depuis, que les bénéfices fondaient rapidement. On a alors accusé les réseaux riches de gaspiller leurs bénéfices pour éviter de les verser au fonds commun.

Il est certain que le système du fonds commun encourage à la dépense. Un réseau indépendant constituerait des réserves en période de prospérité pour y puiser en période de crise. Peut-on psychologiquement lui reprocher d'avoir voulu se servir le premier au lieu de servir les autres, puisqu'il lui est désormais impossible de se constituer des réserves propres ?

On peut seulement critiquer les dépenses nettement somptuaires pour ne pas dire inutiles : l'embellissement des gares a son importance, mais les talus des remblais n'ont pas besoin d'être entretenus comme des pelouses de parc et les bons employés ont droit à une retraite mais il ne faut pas les entretenir en activité théorique pour gonfler le budget des dépenses.

Le pire est que ces habitudes de gaspillage contractées en période de prospérité, sont très difficiles à déraciner ensuite.

On a bien cherché à intéresser les réseaux à bien gérer et cela, grâce à une « prime de gestion », mais cette prime est bien faible et on a eu soin de la faire réduire automatiquement, si elle se maintenait à un certain niveau.

Ainsi, en 1930, une économie de 100 millions de francs sur le compte d'exploitation de la Compagnie de l'Est aurait donné une prime de 160.000 francs.

2° Autre conséquence de l'idéologie qui a dominé notre histoire ferroviaire : Pour une même marchandise, *les tarifs sont les mêmes pour tous et dans toute la France* ; égalité devant les tarifs.

Ce système de tarification présente de multiples inconvénients. Les réseaux riches ayant un prix de revient réduit, si l'on se base sur celui-ci, les réseaux pauvres seront en difficulté. Si, au contraire, on se base sur le prix de revient du réseau pauvre, le réseau riche fera des bénéfices exagérés.

Le régime de la garantie d'intérêt joint à celui de la tarification uniforme favorise la paresse et décourage l'économie. De plus, l'Etat a toujours quelque chose à payer, à cause de la garantie d'intérêt.

A l'époque, les représentants des réseaux aisés s'élevèrent contre ce principe et soutinrent que leurs clients des riches régions industrielles ne comprendraient pas que les tarifs restent élevés dans une situation prospère et demanderaient une baisse. Nous étions au lendemain de la guerre, la solidarité nationale avait joué pendant 4 ans ; elle fut mise en avant et permit d'enlever le vote de la Convention de 1921.

3° *Nouvelle conséquence : les tarifs sont établis dans un but social surtout.* — Tarifs bas pour les marchandises dites de première nécessité — tarifs élevés pour les marchandises dites de luxe.

L'idée paraît juste en elle-même, mais elle conduit à un système de tarification artificiel. Il faudrait une organisation très perfectionnée, une documentation importante pour étudier toutes les incidences des tarifs. Cette organisation de-

vrait aussi être absolument indépendante et se placer toujours au-dessus des intérêts particuliers.

En Angleterre, il existe bien une commission des tarifs.

En pratique, les réseaux ont cherché à établir un système de tarification parfait. Ils sont arrivés empiriquement à un barème (1) fortement influencé par les réclamations des usagers et de leurs représentants.

Par exemple : la récolte des pommes en Normandie est l'événement capital de la région. Une année, un parlementaire demanda un tarif tout à fait exceptionnel parce que la récolte des pommes était abondante. Une autre année, elle fut très mauvaise, néanmoins le même tarif exceptionnel fut encore demandé par le même sénateur. L'année suivante, la récolte fut simplement normale, mais la demande de tarif exceptionnel vint à son heure.

Les tarifs sont, de ce fait, très compliqués. Il existe un projet de simplification résumé dans un article de la *Revue des Transports* du 10 juillet 1937 sous la signature de M. Laederich.

Mais il convient de signaler le paradoxe auquel on peut arriver quand on s'écarte de la réalité et du prix de revient.

En 1933, le jeu des tarifs rendait l'expédition directe d'un wagon de Paris à Marseille plus onéreuse que celle du même wagon de Paris à Lyon avec réexpédition sur Marseille.

Un camion Diesel prenait alors 232 fr. 50 par tonne transportée de Paris à Marseille.

Le chemin de fer par wagons de 10 tonnes demandait :

1^o De Paris à Marseille-Ville : 345 fr. 30 la tonne.

(1) Les tarifs sont basés sur la valeur de la marchandise transportée.

2° De Paris à Marseille pour l'exportation : 315 francs.

3° De Paris à Lyon avec réexpédition sur Marseille-Ville : 278 fr. 65.

4° De Paris à Lyon par Marseille pour l'exportation : 259 fr. 65.

Si nous ajoutons 33 fr. 80 de camionnage au départ et 27 fr. 50 de camionnage à l'arrivée, nous obtenons :

Pour le 1^{er} parcours : 406 fr. 60.

— 2^e — 376 fr. 30.

— 3^e — 339 fr. 95.

— 4^e — 320 fr. 95.

Il s'agit évidemment d'un cas d'extrême qui a toute la valeur d'un symbole.

Autre exemple : les marchandises sont classées dans les tarifs de chemin de fer d'après leur valeur, mais celle-ci varie très souvent ; faudra-t-il faire varier aussi les tarifs dans la même proportion ?

Les combustibles liquides supportent des droits et taxes qui représentent parfois près de trois fois leur valeur d'importation. Les chemins de fer appliquent un tarif basé sur la valeur finale bien que le risque couru en cas d'avarie ne porte que sur la valeur d'importation.

Conséquences.

De toute façon, il y a grand danger à s'écarter systématiquement des réalités et l'écémage du trafic ferroviaire par l'automobile ne serait pas facile si le tarif appliqué était basé sur le prix de revient. Mais de prix de revient par chemin de fer, il est impossible d'avoir les éléments exacts. Il faut procéder par suppositions et comparaisons pour en avoir seulement une idée.

S'il y a une catégorie de citoyens à protéger pour les produits de première nécessité, il vaut mieux procéder par avantages accordés directement aux intéressés ; ainsi, ces avantages ne risqueront pas d'être interceptés, soit par le producteur, soit par l'intermédiaire.

De même, pour les avantages aux familles nombreuses, il est anormal que les réseaux en aient la charge, supportée, il est vrai, en définitive par l'Etat (1). Il serait plus juste de rembourser aux réseaux exactement la valeur de ces avantages, ce qui permettrait de les accorder également sur route.

Même raisonnement pour les transports de la poste et des agents des administrations de l'Etat.

4^e Dernière conséquence : *La France possède le réseau ferré le plus dense et c'est là un luxe qu'elle regrette maintenant.* Mais, s'il est facile d'obtenir l'accord des intéressés pour créer une ligne, cela devient impossible lorsqu'il s'agit de la supprimer, même si elle est déficitaire, et les plus acharnés à s'opposer à cette suppression seront souvent ceux qui auront recours à d'autres moyens de transport.

On en vient à croire que la ligne de chemin de fer passant par tel village est devenue la propriété de ses habitants.

Une grande idée qui domine aussi depuis longtemps l'histoire de nos chemins de fer est celle de la nationalisation. Mais nous arrivons là à une autre question, celle des solutions proposées pour sortir de la crise actuelle des chemins de fer ; nous reviendrons sur ce point au chapitre v : Solutions proposées.

L'étude des aptitudes de chaque moyen de transport et

(1) Puisque le déficit des chemins de fer a été couvert jusqu'à ce jour par des émissions d'obligations dont l'Etat a pris la charge.

de l'évolution économique dans notre pays, montre qu'il ne faut pas contrecarrer longtemps le développement d'une industrie au profit d'une autre. Tôt ou tard les événements donnent une réplique au législateur lorsqu'il intervient trop directement dans cette évolution.

A la lumière de ces données, nous pouvons étudier la coordination. Nous verrons que pour les mesures de sécurité la coordination est indispensable et doit être appliquée avec énergie.

D'autres mesures, notamment les discussions dans des comités des représentants élus des transporteurs, sont un essai de conciliation entre la doctrine libérale et la doctrine étatiste.

Enfin, le dernier stade de la coordination constitue un pas nouveau dans la voie de l'économie dirigée.

Sans vouloir critiquer cette tendance, nous nous efforçons de démontrer que, même sur ce terrain, il convient d'être habile et d'agir de préférence par des mesures indirectes plutôt que par des taxes directes, mal acceptées par les assujettis.

CHAPITRE III

Etude détaillée de la coordination en France.

Reprenons maintenant les mesures de coordination intervenues en France depuis 1934.

I. — COORDINATION RAIL-ROUTE.

1^o *Décret-loi du 19 avril 1934.*

Le décret-loi du 19 avril 1934 institue auprès du Ministre des Travaux publics un comité de coordination des transports comprenant des représentants désignés par les concessionnaires de services de transports ferroviaires ou routiers liés avec l'Etat, les départements et les communes d'une part, et les représentants élus par les Transporteurs publics routiers libres, d'autre part.

Pour ce faire, est organisé un recensement de ces derniers et l'on définit le transport public : tout service offert au public dans un but commercial pour le transport de voyageurs ou de marchandises.

Ce recensement doit permettre, en outre, d'appliquer l'interdiction édictée par ce même décret-loi de créer des services nouveaux sans autorisation du Ministre intéressé.

Le comité de coordination devra rechercher des ententes

entre tous les transporteurs, par département ou par région.

Un arbitre élu par le comité tranchera les questions qui ne réuniront pas l'unanimité des experts et ses décisions deviendront exécutoires après approbation du ministre.

Résumé.

Donc trois points importants :

a) La consistance des services de transport est fixée au 20 avril 1934 et ne peut augmenter.

b) Les transporteurs intéressés doivent discuter entre eux.

c) Le ministre interviendra seulement pour sanctionner la décision prise par l'arbitre ou celle qui aura obtenu l'unanimité des experts.

Le syndicat des entrepreneurs de transport de marchandises par automobile de la Région Parisienne a déféré ce décret au Conseil d'Etat pour excès de pouvoir. Il soutenait, notamment, que le décret-loi du 18 avril 1934 avait méconnu le principe de la liberté du commerce et de l'industrie édicté par la loi des 2 et 17 mars 1791. Cette requête a été rejetée.

2° Réglementation du trafic routier.

Parallèlement à cet essai de coordination directe, plusieurs mesures avaient ébauché une réglementation et une taxation de la circulation routière.

a) Vitesse.

La vitesse des poids lourds avait été limitée par arrêté interministériel du 17 août 1932 à 20 km.-heure pour les véhicules sur bandages pleins, et à 65 km.-heure pour les véhicules munis de bandages pneumatiques.

b) Taxes sur les combustibles liquides

La loi du 26 février 1933 reprit certaines taxes sur les poids lourds qui avaient été proposées dès le mois de juillet 1931.

La loi du 23 décembre 1933 remplaça l'impôt de circulation sur les automobiles par une surtaxe de 50 fr. à l'hectolitre d'essence Tourisme. Grâce à cette réforme, on pensait faire payer à chaque véhicule routier un impôt en rapport avec le nombre de kilomètres parcourus, proportionnel, par conséquent, à l'usure présumée de la route.

c) Encombrement des véhicules.

Enfin, un décret-loi du 30 juin 1934 limite pour l'avenir poids et encombrement des véhicules de transport sur route.

Poids maximum : 15 tonnes.

Longueur : 10 mètres sans remorque

12 — avec —

Largeur maximum : 2 m. 35 au lieu de 2 m. 50 prévus par l'article 6 du Code de la route.

Pour permettre l'amortissement du matériel en service, non conforme à ces normes, on le laisse en circulation jusqu'en 1939.

Nous citerons encore le titre I du décret du 25 février 1935 organisant les Comités techniques départementaux et le décret-loi n° 25 du 31 octobre 1935 fixant à 100 millions pour 1936 et à 150 millions par an ensuite, l'indemnité forfaitaire que doit verser aux réseaux l'administration des P. T. T. en contre-partie des transports fournis et nous en

aurons fini avec les mesures de coordination générales (1).

Il faut maintenant séparer la coordination des transports de voyageurs et celle des transports de marchandises.

3^e Décret du 25 février 1935 — Coordination voyageurs.

Le décret précité du 25 février 1935 fixe les conditions générales de la coordination et institue dans chaque département un Comité technique départemental calqué sur le Comité central de coordination.

Puis il fixe les attributions de ces Comités techniques en ce qui concerne la coordination voyageurs.

Enfin il donne les règles à appliquer pour réaliser cette coordination, à savoir :

« Etablir un plan des relations à supprimer,

« Prévoir des compensations pour celles-ci. Dans ce but, les concessionnaires liés par contrat à une autorité administrative abandonneront certains services aux transporteurs libres pour les indemniser de la suppression des doubles emplois. »

Des dossiers de coordination seront constitués, transmis au ministre des Travaux publics et renvoyés par ce dernier aux préfets. Ceux-ci consulteront les Chambres de Commerce et d'Agriculture, les Conseils généraux, Services départementaux des P. T. T., qui formuleront leurs observations, s'il y a lieu.

Le tout doit être retourné au ministre dans les 6 semaines et le Comité central sera immédiatement saisi.

Sont exclus des accords :

Les services exceptionnels irréguliers ;

(1) Voir néanmoins les décrets-lois des 9 juillet 1937 et 31 août 1937 ainsi que le décret du 16 juillet 1937 parus entre temps.

Les transports par un particulier du personnel de ses établissements ;

Enfin les transports de voyageurs du genre taxi à la condition de ne pas offrir leurs services à tant la place et au premier occupant.

Les réseaux doivent, dans un délai de trois ans, supprimer toute participation du fonds commun à leurs sociétés auxiliaires de transport.

L'article 19 de ce décret prévoit « une clause de sauvegarde » de l'attribution du trafic, qui dispose que :

Là où les doubles emplois sont maintenus, les routiers libres devront appliquer tarifs et horaires de nature à ne pas enlever aux services concédés leur trafic actuel.

Article 20. les services occasionnels se renouvelant régulièrement, tous les ans par exemple, sont partiellement réglementés.

Les tarifs pour transport de voyageurs et de bagages à main seront affichés après approbation des Comités techniques départementaux et ne pourront être modifiés sans autorisation préalable et pas avant trois mois d'application.

Itinéraires et horaires devront également être affichés et ne pourront être modifiés sans autorisation.

Le matériel roulant devra être inspecté tous les six mois.

Chaque entrepreneur de transport devra contracter une assurance minimum.

Il devra accepter les sacs de dépêches et en assurer la remise dans des conditions de prix et de responsabilité déterminées.

Le personnel de conduite sera soumis à des visites médicales tous les 1, 2 ou 3 ans, suivant l'âge du conducteur.

Chaque entrepreneur devra verser un cautionnement de garantie.

Des sanctions sont prévues : avertissement, clauses pénales, exclusion ; le cautionnement servant de gage de la bonne exécution du service.

Résumé.

En somme, trois parties dans ce décret :

- 1° Organisation générale de la coordination ;
- 2° Organisation spéciale de la coordination voyageurs ;
- 3° Mesures techniques de sécurité.

4° Décret du 17 juillet 1935. Coordination marchandises.

Le décret du 17 juillet 1935 règle la coordination des transports de marchandises.

Il s'attache d'abord à tracer la limite des transports publics et, pour cela, il définit les transports privés ceux qui s'appliquent à des marchandises appartenant au transporteur ou faisant l'objet de son commerce, au moyen de véhicules lui appartenant ou mis à sa disposition exclusive pour trois mois au moins.

Mais il suffit que ce transporteur adjoigne à ses propres marchandises du fret de complément ou de retour pour qu'il reste dans la catégorie des transporteurs publics.

Tous les transports ne répondant pas à la définition des transports privés sont réputés publics et classés en deux catégories principales :

Camionnage urbain,

Services réguliers hors des agglomérations urbaines.

Cette dernière catégorie se subdivise à son tour en :

- a) Services réguliers généraux : ramassage, services rapides (vitesse 40 kilomètres à l'heure) ;

Coordination Rail-Route en France

16/17 février 1934. Conclusions du Conseil National Economique.

Décret-loi du 19 avril 1934.

Création d'un Comité central de coordination.

Décret-loi du 30 juin 1934.

Limitation des dimensions des véhicules routiers.

Décret du 25 février 1935.

Coordination voyageurs.

Création de Comités techniques départementaux.

Décret-loi du 13 juillet 1935.

Coordination des Transports publics de marchandises.

Arrêté du 27 février 1936.

Création d'une commission pour l'étude des plans de transport.

Décret-loi du 30 octobre 1935.

Institution de licences pour les transports privés de marchandises.

Décret-loi du 9 juillet 1935.

Création d'un Comité supérieur de coordination.

Décret-loi du 30 octobre 1935.

Limitation de la longueur et du poids des camions et véhicules articulés.

12 août 1936. Circulaire Bedouce aux Préfets.

Règlement d'A. P. du 14 novembre 1936.

Nouvelle composition des Comités de coordination.

Décret-loi du 8 juillet 1935.

Taxe sur les autocars.

Décret-loi du 8 juillet 1937.

Taxes sur les combustibles liquides.

Décret-loi du 8 juillet 1937.

Taxe sur les camions.

Décret-loi du 31 août

1937 autorisant les départements à résilier certains contrats de concession de transport et à en accorder de nouveaux autorisant les chemins de fer à subventionner des services routiers.

Décret-loi du 31 août 1937.

Collaboration des conseils généraux à la rédaction des plans de transports.

Création d'un conseil supérieur des transports.

Règlement d'adminis-

tration publique du 18 juillet 1937.

Taxes sur les transports privés.

Décret-loi du 31 août 1937.

Nécessité pour les transporteurs routiers de s'affilier à une Société agréée par le ministre ; suppression des transports routiers à longue distance.

b) Services spéciaux de transport d'animaux vivants : pour marchés régionaux, pour grands marchés de Paris et de province, transports divers d'animaux vivants.

c) Services spéciaux de transports de liquides en citerne, denrées, produits non comestibles.

d) Services spéciaux de déménagements.

e) Autres transports dits « à la demande ».

Tous les véhicules de transport public doivent être déclarés pour permettre la constatation de leur situation au 15 juillet 1935 (date du décret-loi) et pour déterminer également la situation au 21 avril 1934 des entreprises auxquelles ils appartiennent.

Le 21 avril 1934 est en effet la date d'application du premier décret de coordination fixant la consistance des services routiers.

Au moment de l'inscription de chaque véhicule, on remet au transporteur une carte provisoire de transport public.

A partir du 1^{er} novembre 1935, aucun véhicule de transport public ne pourra circuler sans cette carte provisoire.

Un contrôle spécial est prévu pour les véhicules donnés en location.

Une fois terminé ce recensement, il sera procédé par voie d'entente à une répartition du trafic analogue à celle prévue pour les transports de voyageurs.

Sont prévues des suppressions de relations par voie ferrée. On maintient des gares centres et on détermine des zones autour de ces gares. Dans ces zones, le trafic des petits colis est assuré, en principe, par route. Le trafic par wagons complets et les relations de gare-centre à gare-centre ou au delà, continueront à être assurés par fer.

Pour toute modification ou suppression de service routier imposée par les plans de transport, l'élément d'appréciation

de la valeur des services abandonnés en compensation est fourni par les réseaux.

Une fois ces répartitions effectuées, les routiers seront classés en trois catégories avec cartes de transports publics correspondantes :

P. — Pour les transports à petite distance,

M. — Pour les transports à petite et moyenne distance,

G. — Pour les transports à toute distance.

Les zones de petite distance sont déterminées par les comités techniques départementaux autour de chaque centre avec un rayon d'action maximum de 50 km.

Les zones de moyenne et grande distance sont déterminées de la même façon en tenant compte de la densité du réseau ferré dans la région et du nombre de localités importantes à desservir, avec un rayon d'action minimum de 100 et maximum de 200 km. du centre.

Innovation.

B. — Des redevances kilométriques sont prévues, 0,05 à 0,10 la tonne kilométrique la première année et 0,10 à 0,25 à dater de la troisième année. Le taux des taxes s'échelonne entre ces limites suivant la nature du service assuré. Le taux maximum est appliqué aux transports à grande distance et l'exonération est accordée aux petites distances.

Suit la réglementation du calcul des redevances avec forfaits prévus et révision possible de ces forfaits.

Enfin, comme pour les transports de voyageurs, on réglemente les itinéraires, horaires, tarifs, assurance obligatoire et sanctions.

A. — Autres innovations : Utilisation obligatoire d'une lettre de voiture accompagnant la marchandise.

Institution d'une catégorie spéciale de contrôleurs, les agents verbalisateurs, pour accompagner le gendarme et stimuler au besoin sa perspicacité si des infractions au présent décret devaient lui échapper.

*Institution de licences de transports privés,
3 octobre 1935.*

Seuls restaient donc en dehors de la coordination les transports privés. Leur tour vint aussi lorsque le décret-loi du 30 octobre 1935 institua une licence obligatoire pour les transports privés avec paiement de redevances pour les grandes distances, c'est-à-dire hors d'une zone comprenant le département du centre d'exploitation et les départements limitrophes.

5° Nouvelle politique de coordination, juin 1936.

Toute cette réglementation resta en suspens et la coordination fit même machine arrière avec le nouveau ministre des Travaux publics. Le 12 août 1936 celui-ci adressait aux Préfets une circulaire prévoyant la révision des textes généraux de la coordination.

Le 14 novembre 1936, un décret de ce même ministre modifiait la composition des comités par adjonction des représentants des usagers des transports, notamment deux délégués titulaires et deux suppléants choisis par l'office des transports des P. T. T. parmi les membres des Chambres de Commerce et des Chambres d'Agriculture.

Le 1^{er} mars 1937, le ministre des Travaux publics adressa ses instructions au Président du Comité central de coordination qu'il venait de réorganiser. Il indiquait notamment que l'application des décisions prises ne devait pas être subordonnée à la nécessité de procurer aux transporteurs

routiers des compensations, ce qui aurait entraîné à leur reconnaître une hypothèque sur le domaine public.

Cette affirmation provoqua de vives protestations parmi les routiers.

Pourtant, jusque-là, ceux-ci n'avaient pas trop souffert du changement de la politique du gouvernement en matière de coordination.

En effet, les agents verbalisateurs avaient fait leur métier et rédigé maint procès-verbal contre les transporteurs en rupture de coordination. Or, en vue d'une amnistie prochaine, les Parquets reçurent des instructions tendant à ne pas poursuivre les transporteurs pris sur le fait. Pour l'avenir, le pouvoir de dresser procès-verbal était réservé au seul gendarme et non plus à l'agent.

Sur un autre point également les routiers avaient bénéficié d'un répit. Le décret-loi du 30 octobre leur avait imposé des redevances kilométriques. Mais il fallait un décret d'application fixant notamment les taux des redevances ; en ne prenant pas ce décret, le ministre arrêta ainsi la mise en pratique des décisions prises.

6° Essai de péréquation des charges entre Transports publics ferroviaires et routiers, juillet 1937.

Vers la fin de juin 1937, nouveau changement de ministère et nouveau décret-loi du 9 juillet 1937.

« Pour préparer une coordination efficace, il est indispensable de ménager une péréquation des charges entre les catégories de transporteurs en révisant la taxation des carburants et en instituant un régime de licences pour les transports publics et privés. »

Pour les transports de marchandises, la licence annuelle est fixée à 500 fr. la tonne.

Pour les transports de voyageurs, elle est fixée à 125 fr. par place offerte et par an.

Les véhicules qui circulent seulement dans deux départements limitrophes payent demi-taxe.

Ceux qui circulent dans un seul département sont exonérés.

Enfin, les droits de douane sont augmentés de 16 fr. à l'hectolitre de carburant poids lourd et de 74 fr. à l'hectolitre de gas-oil.

Actuellement le gouvernement poursuit son effort de redressement financier et cherche une solution pour parer au déficit des chemins de fer (1).

II. — COORDINATION RAIL-EAU.

Dans le même temps s'était poursuivie la coordination rail-eau.

Un décret du 15 mai 1934 a institué un comité central de coordination et des commissions régionales.

En même temps il a subordonné à l'autorisation préalable du ministre des Travaux publics toute immatriculation nouvelle de bateaux de navigation intérieure, de même que le transport de marchandises autres que les leurs, par

(1) Un Règlement d'Administration publique du 18 août 1937 impose aux transports privés les taxes suivantes :

1.000 fr. par an et par véhicule pesant en ordre de marche	3 à 5 T.
2.000 fr. —	5 à 7 T.
3.000 fr. —	7 à 10 T.
4.000 fr. —	plus de 10
et moins de 13 tonnes.	

Avec supplément de 500 francs par an pour chaque tonne ou fraction en plus. Exemption aux véhicules utilisés dans le département du centre d'exploitation et les départements limitrophes. — Exemption pendant 2 ans aux véhicules électriques à gazogène ou gaz comprimé, demi-taxe après ces deux premières années. Voir en appendice le décret-loi du 31 août 1937 et la nouvelle convention avec les chemins de fer.

bateaux affectés normalement par leurs propriétaires au transport de leurs propres marchandises.

Le décret-loi du 30 juin 1934 institua des surtaxes locales temporaires sur les voies navigables.

La loi du 19 juillet 1934 réserva au pavillon français le monopole des transports intérieurs par eau ; mesure qui se rattache à la coordination par la déflation des moyens de transport qu'elle a provoquée.

Le décret loi du 30 juin 1934 et le règlement d'administration publique du 31 mai 1935 ont institué la convention type d'affrètement, la lettre voiture type obligatoire, les bureaux et bourses d'affrètement et les chambres syndicales des courtiers de fret.

Toutes ces mesures tendent à réglementer les contrats de transport par eau en obligeant le transporteur à rédiger par écrit la convention d'affrètement et la lettre de voiture conformément au modèle type.

Les conditions pratiques de fonctionnement des chambres syndicales des courtiers de fret sont fixées minutieusement et la profession de marinier est strictement réglementée.

Les comités régionaux ont élaboré et fait promulguer plusieurs accords.

Un arrêté ministériel du 16 juin 1936 approuve un projet type d'accord entre la Compagnie du P.-O.-Midi et les bateliers de la région, accord type auquel chacun est invité à donner son adhésion.

En général les répartitions ont lieu par tonnages globaux. Dès que le pourcentage accordé à la voie navigable est atteint, l'autorisation de naviguer est refusée aux mariniers qui se présentent aux bureaux de fret, car ils sont tous astreints à l'obligation du tour.

Résumé.

Sauf pour certains produits nommément écartés de la coordination rail-eau, celle-ci joue donc pour les voies navigables et les grèves récentes montrent combien les mariniers artisans sont désorientés. Au poids nouveau des lois sociales la coordination est veue ajouter son fardeau. Exemple peu encourageant (1).

Coordination rail-eau en France.

Décret-loi du 15 mai 1934.

Création d'un Comité central de coordination.

Décret-loi du 30 juin 1934.

Réglementation du fret.

Décret-loi du 19 juillet 1934.

Monopole du pavillon en navigation intérieure.

Décret du 21 septembre 1937. R. d'A. P.

Transport de marchandises diverses.

Loi du 30 mars 1936.

Ratifiant le décret-loi du 15 mai 1934.

Décret-loi du 31 juillet 1937 (1).

Accordant aux patrons bateliers une part dans les conventions au tonnage.

(1) Le décret-loi du 31 août 1937 consacre son titre II aux artisans bateliers et leur accorde quelques avantages spéciaux. — Voir en appendice.

Coordination des moyens de transport en France.

RAIL-ROUTE.	RAIL-EAU.	RAIL AIR.	MESURES GÉNÉRALES.
<i>Décret-loi du 19 avril 1934.</i> Mesures générales.	<i>Décret-loi du 15 mai 1935.</i> Mesures générales.		<i>Décret-loi du 29 juillet 1935.</i> Comité supérieur de coordination.
R. d'A. P. 25 février 1935. Coordination voyageurs.	<i>Décret-loi du 30 juin 1934.</i> Réglementation du fret.		
R. d'A. P. 13 juillet 1935. Coordination marchandises.	<i>Décret-loi du 5 octobre 1935.</i> Fixant la contribution des bateliers aux dépenses de coordination.	<i>Décret-loi du 16 juillet 1935.</i> Transports aériens.	
<i>Décret-loi du 10 juillet 1935.</i> Comité supérieur de coordination.	R. d'A. P. du 21 sept. 1934. Transport de marchandises diverses	<i>Décret-loi du 30 octobre 1935.</i> Comité fer, mer, air.	
<i>Décret-loi du 30 octobre 1935.</i> Licences obligatoires pour transports privés.	R. d'A. P. du 29 août 1935. Mesures de contrôle.		
R. d'A. P. du 16 nov. 1936. Modification de la composition des Comités techniques.	R. d'A. P. du 8 octobre 1936. Répartition des dépenses de coordination.		
<i>Décret-loi du 8 juillet 1937.</i> Taxes sur les transports.	<i>Loi du 18 juil. 1936.</i> Modification à la réglementation du fret.		
<i>Décret-loi du 31 août 1937.</i> Refonte de la coordination.	R. d'A. P. du 20 août 1936. Application de la loi du 18 juill. 1936.		<i>Décret-loi du 30 juillet 1937.</i> Comité spécial de coordination des Transports de la Région Parisienne.
Nouvelle convention des chemins de fer.	<i>Décret-loi du 31 août 1937.</i> Aide aux artisans bateliers.		<i>Décret-loi du 31 août 1937.</i> Institution d'un conseil supérieur de Transports.

CHAPITRE IV

Résultats de la coordination.

Jetons maintenant un coup d'œil rétrospectif sur cette coordination qui s'étend sur les années 1934 et 1935.

Quelle floraison de décrets-lois et de décrets !

On sent que le problème a été pris à bras le corps. Tout a été prévu dans le détail. Mais le résultat ? Celui qu'officiellement on cherchait à atteindre.

On a voulu organiser chaque moyen de transport, puis les coordonner deux à deux.

I. — AMÉLIORATION DU SERVICE POUR LES USAGERS ET LE PUBLIC.

a) *Plus grande sécurité pour le public.*

Au premier but cherché se rattache le désir d'assurer au public plus de sécurité. On a réglementé les dimensions des camions dits poids lourds. Cette mesure a été vivement critiquée, et les constructeurs de camions lui ont reproché d'avoir provoqué l'arrêt de leur production. Si bien qu'un décret du 16 mai 1937 a reporté à 2 m. 50 la largeur maximum des véhicules routiers. Restent en vigueur les autres restrictions concernant la longueur, le poids des véhicules et les visites régulières par les agents techniques.

Dans l'état actuel de la question, on ne peut que souhaiter voir appliquer effectivement toutes les mesures concernant la sécurité.

L'obligation de l'assurance n'est pas contrôlée et c'est regrettable. Toujours est-il que les routiers ont, pour la plupart, contracté une assurance spéciale et supplémentaire correspondant aux conditions légales nouvelles.

b) Régularité des itinéraires.

La coordination cherchait aussi à assurer aux voyageurs plus de régularité pour les itinéraires, horaires et tarifs. Sur ce point il n'y a pas de résultat pratique. Les Maires et les Préfets continuent à statuer, mais ils le font dans le cadre de leurs attributions permanentes et la coordination n'y est pour rien. Les rares entreprises nouvelles font bien leur déclaration, mais celle-ci est enregistrée, sans plus. Pour les anciennes, les modifications apportées le sont sans contrôle.

On a estimé que la coordination formant un tout, si l'on n'appliquait pas les plans de transport, il ne fallait pas non plus en appliquer les mesures annexes.

En somme, il y a eu quelques résultats de détail qui eussent facilement été obtenus sans la mise en route de cette grosse machine de guerre qu'est la coordination.

II. — RÉORGANISATION DES TRANSPORTS.

a) Atténuation de la concurrence entre transporteurs au lieu de la suppression escomptée.

Dans l'intérêt immédiat des transporteurs publics et dans celui, plus lointain, du contribuable sur lequel retombe, par l'impôt, la charge de l'entretien des routes et celle du déficit

des chemins de fer, on a cherché à coordonner économiquement les efforts des différents moyens de transport, à supprimer les exploitations déficitaires et à réduire toute concurrence onéreuse.

b) Stabilisation du trafic routier.

Le seul résultat obtenu, sans grandes difficultés immédiates, a été la stabilisation du parc automobile et celle de la flotte fluviale.

Il a fallu, pour cela, un recensement minutieux des déclarations des intéressés sur formules diverses et d'autres formalités encore car l'interdiction d'augmenter les services porte non pas seulement sur le nombre de lignes exploitées, mais encore sur la capacité de transport (nombre de places offertes), sur la fréquence des passages, en un mot sur la consistance du service ; quoi qu'il en soit, le résultat est là.

Les moyens de transport automobile des entreprises n'ont pas augmenté sensiblement depuis le 19 avril 1934. Nous croyons que c'est là un point important car, si l'on n'y avait pas mis le holà, il est probable que la tendance se serait accentuée pour la ruine de l'industrie des transports en général tant par voie ferrée que par route. La mesure a été brutale, et, si l'on consulte le graphique des parcours kilométriques des autocars de telle entreprise routière, on constate une augmentation constante du nombre de kilomètres parcourus, et cela jusqu'en 1934. A cette date, une chute verticale, puis un palier à peu près constant.

Mais il est préjudiciable à notre économie nationale et particulièrement à notre industrie automobile, d'être ainsi stérilisée en plein essor alors que, jeune, elle a besoin de se développer, de s'adapter, comme ses rivales en d'autres pays.

Si la mesure prise a été bonne en son temps, elle est devenue néfaste à ne pas être rapidement levée. Trois ans de stagnation et la crise économique ont conduit notre construction automobile du deuxième au quatrième rang parmi les nations productrices et exportatrices d'automobiles et camions.

Les promoteurs de cette mesure l'envisageaient sans doute seulement comme une stabilisation momentanée, mais ils ont fondé trop d'espoir sur la vertu des ententes directes entre les intéressés. Dans l'hypothèse la plus favorable, rien de définitif n'aurait pu être obtenu avant le milieu de l'année 1936, soit 2 années après le décret-loi du 19 avril 1934.

Il faut ajouter que la politique changeante de nos gouvernements s'est traduite par des hésitations, des piétinements, des reculs. La coordination commencée sous le signe de la déflation, s'est poursuivie sous celui de la prospérité artificielle, et tout le monde a perdu à ces atermoiements, surtout les routiers. Ils risquent finalement de se voir appliquer la morale de la fable « Les grenouilles demandent un roi ».

Le premier mouvement de stupeur passé, ils se sont bien vite enhardis et nous croyons que, pour beaucoup d'entre eux, la coordination n'était plus qu'un soliveau abandonné.

Bien que remplis de bonne volonté, leurs experts, dans les comités techniques, ne se sont plus trouvés d'accord avec les chemins de fer lorsqu'il s'est agi d'évaluer les compensations offertes aux routiers. Les réseaux ont-ils volontairement gonflé la valeur des trafics de compensation ? les routiers ont-ils perdu confiance ?

En tout cas, la Fédération Nationale des Transporteurs de France représentant une grosse partie des intérêts routiers

a dû partir en guerre contre la coordination et convoquer en avril 1936 un congrès extraordinaire qui vota des résolutions nettement hostiles à la mise en pratique des plans de coordination telle qu'elle s'annonçait en 1936.

Pourtant, les chefs de cette même Fédération avaient cherché au Comité central à activer la réalisation de la coordination, sentant bien que, pour les routiers, en majorité constitués en petites entreprises, il y avait de gros avantages à stabiliser la situation et à leur enlever la menace de voir supprimer ou modifier leur activité, cette crainte du gendarme entraînée par la coordination qui les mettait artificiellement en marge de la légalité.

III. — RÉPERCUSSIONS SUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS.

1° *Effets de la coordination sur nos réseaux.*

a) *Modifications de tarifs.*

Parallèlement à cette coordination officielle se poursuivait la concurrence, moins brutale en apparence mais plus sournoise. Le trafic était bien théoriquement stabilisé mais la clientèle restait matière mouvante et les protagonistes en présence luttèrent, il faut bien dire le mot, pour gagner, récupérer du trafic, ou seulement conserver leurs positions.

Les chemins de fer, partant de cette idée que le trafic de 1929 constituait leur trafic normal, ont cherché à récupérer tout le terrain perdu, d'où la modification incessante des tarifs de concurrence : prix fermes, tarifs spéciaux, ristourne de tonnage, tarif de groupage.

On ne peut critiquer cette politique puisque les réseaux restent malgré tout des entreprises à caractère industriel.

b) *Modernisation des chemins de fer.*

La coordination ne donnant pas de résultats, les intéressés ont tout naturellement cherché à lutter en quelque sorte pour la vie. Et cette lutte a purifié nos réseaux de bien des tares contractées pendant la période où ils ont joui d'un monopole de fait.

Aujourd'hui nos réseaux ne paraissent plus sous la forme de grosses administrations arriérées, mais bien plutôt sous l'aspect rajeuni d'entreprises modernes pleines d'allant.

M. Raoul Dautry, le protagoniste de la coordination, a lui-même incarné cette tendance et le public ne s'y est pas trompé. Grâce à de nombreux perfectionnements, surtout dans l'exploitation commerciale, la faveur est revenue au chemin de fer. Si la coordination n'a pas donné les résultats cherchés elle a néanmoins abouti à cette heureuse transformation, notamment par :

La politique des automotrices ;

Le développement de l'usage des cadres dits « Containers » ;

Et surtout une *publicité active* en faveur des chemins de fer.

2° *Effets de la coordination sur les transporteurs publics par route.*

a) *Pour les marchandises.*

La route a cherché à se défendre. On a d'abord essayé de tourner l'interdiction de créer de nouvelles relations au moins pour les marchandises. Ceci a donné un développement imprévu aux contrats de location de matériel.

Le décret du 25 février 1935 avait classé dans les transports privés tout transport de ses propres marchandises

effectué par un usager avec du matériel loué pour plus de trois mois consécutifs, si bien que les entreprises de transport ont fait signer à leurs clients des contrats de location de leur matériel pour plus de trois mois, ce qui a permis à ces entreprises de transport d'augmenter leur trafic sans contrevenir à la lettre des décrets.

On a beaucoup reproché à l'industrie des transports par route d'alourdir l'économie du pays du passif de nombreuses entreprises défaillantes. Nous ne savons s'il en existe des statistiques, mais, personnellement, nous n'avons pas trouvé la preuve de cette affirmation. Au contraire, la crainte de voir disparaître une entreprise de transport sur route en difficultés et de voir diminuer ainsi irrémédiablement le volume total de cette catégorie de transports, a provoqué une collaboration plus intense des routiers entre eux grâce à des associations ou à des absorptions d'entreprises.

La concurrence entre routiers a perdu, par là, de son âpreté et c'est un heureux résultat.

Il faut le dire, les petits transporteurs se cramponnent désespérément à leur ligne, sentant bien que s'ils lâchent, ils ne pourront recommencer plus tard.

b) *Pour les voyageurs.*

Pour les voyageurs, la stabilisation du trafic a eu un effet immédiat et brutal. La vente des autocars a diminué et les entreprises existantes ont dû se réorganiser, comprimer leurs dépenses. La concurrence subsiste entre routiers et elle porte sur les horaires, sur la rapidité des parcours, sur le confort offert aux voyageurs et l'aménité du personnel de service.

La concurrence subsiste aussi avec les chemins de fer et

ici elle prend une particulière acuité. Nos puissants réseaux renouvés par l'épreuve disposent de gros moyens matériels et ont acquis grâce à une récente législation une souplesse qui leur permet de créer des tarifs spéciaux des billets d'excursion, de foires et de marchés locaux. Dans cette lutte, le routier a souvent le dessous car son budget se ressent immédiatement de toute baisse de tarif tandis que, pour les réseaux, le même sacrifice se perd dans un bilan qui se chiffre par milliards.

Malgré tout, jusqu'à maintenant, le public a conservé une certaine préférence à l'automobile et l'on ne peut négliger ce facteur impondérable.

3° Effets de coordination sur les entreprises de transport par eau.

Pour notre flotte fluviale, les décrets-lois de coordination ont aussi édicté l'interdiction d'augmenter la capacité de transport atteinte en 1934. Néanmoins des aménagements ont été prévus en faveur du matériel en construction, ou même seulement commandé à l'époque de la parution du décret-loi. Comme bien souvent en pareil cas, à la veille de la publication du décret, de grosses commandes ont été passées qui permettaient à certains de vivre sur cette avance et de développer leur flotte. Il est en effet patent que notre flotte fluviale a augmenté depuis la coordination. Elle semble maintenant parvenue au point extrême. Si l'interdiction d'augmenter la flotte est maintenue à l'avenir, il est probable que les résultats de cette mesure se feront sentir d'une façon plus palpable par la suite.

Est-il besoin de signaler la situation presque désespérée de notre armement ? L'Etat est obligé d'intervenir par des subventions pour permettre aux chantiers de construction

de subsister. Le simple remplacement du matériel existant ne fournit pas un travail suffisant pour alimenter tous nos chantiers car le matériel en service est utilisé à plein et au delà de son usure normale.

Le rapport de la Chambre syndicale des constructeurs de navires et des machines marines pour 1935 signalait des lancements de navires pour 43.000 tonnes contre 15.000 tonnes seulement en 1934. Mais le seul renouvellement normal de notre flotte fluviale demanderait le lancement de 150.000 tonnes par an et si nous voulions en même temps rajeunir notre flotte dont un tiers est grandement démodé, il faudrait lancer 250.000 tonnes par an.

Tels sont les résultats de la coordination sur les transporteurs eux-mêmes. Voyons s'il y a eu aussi des répercussions plus lointaines sur les transports privés.

IV. — RÉPERCUSSIONS SUR LES TRANSPORTS PRIVÉS PAR ROUTE.

1^o Pour les voyageurs.

Pour les voyageurs, les transports privés se réduisent à la circulation en automobiles individuelles. Nous verrons plus loin que le renchérissement de l'essence a provoqué, d'une part le remplacement des carburants chers par des carburants bon marché, ce qui intéresse l'Etat et les vendeurs de carburants, et d'autre part, la diminution de la circulation automobile, ce qui intéresse aussi les particuliers. Ceux-ci hésitent à sortir leur voiture et préfèrent souvent recourir au chemin de fer dont les prix sont restés longtemps au même niveau, alors que les frais de circulation en automobile ne cessaient d'augmenter (1).

(1) En général, pour la circulation automobile, la proportion dans le

2^o *Pour les marchandises.*

Pour les marchandises, les mesures techniques concernant les poids lourds ont eu des répercussions directes sur la fabrication des camions. Ensuite, les taxes et redevances décrétées, non appliquées un temps, puis reprises, par un décret récent du 9 juillet 1937, ont eu et auront aussi leurs répercussions certaines, et sur la construction des camions et sur la marche des entreprises de transport.

Il est trop tôt pour en mesurer la portée.

Les transporteurs privés ont dû, en novembre 1935, se plier à la formalité de la déclaration de leurs camions, mais jusqu'à ce jour, le parc de ces véhicules n'a pas sensiblement varié. Il a même augmenté dans l'ensemble.

V. — EFFETS DE LA COORDINATION SUR LES TRANSPORTS PRIVÉS PAR EAU.

En ce qui concerne les chalands, les transports privés, bien qu'exclus théoriquement de la coordination, se sont trouvés englobés dans les accords de répartition de trafic, notamment pour les canaux du Midi et pour le Rhône.

Ces accords établissent une répartition en pourcentage

prix de revient des frais fixes (achat, amortissement, assurances) a tendance à diminuer par rapport aux frais variables (salaires du chauffeur, combustibles) fortement influencés par la récente législation du travail et par l'élévation progressive du prix des combustibles liquides. Aujourd'hui on a donc intérêt à moins circuler alors qu'autrefois, en circulant beaucoup, on amortissait les frais fixes. C'est pourquoi les entreprises de transport automobile cherchent le raccourci et suppriment les parcours à rendement moyen pour utiliser à plein sur les relations intensives les véhicules ainsi libérés.

entre le rail et l'eau et des formules déterminent les limites maxima à ne pas dépasser.

Ces traités spéciaux, subis par la voie d'eau comme un pis-aller, paraissent dirigés en partie contre la route, notamment en ce qui concerne les transports terminaux.

La crise a d'ailleurs beaucoup compliqué le problème. En effet, le trafic n'a cessé de diminuer jusqu'en 1936, si bien que l'on est constamment resté en dessous des tonnages fixés et que l'on n'a pas ressenti la gêne découlant forcément d'une limitation de trafic basée sur des formules.

Mais les mesures de coordination ont eu des répercussions plus lointaines, notamment sur les usagers des transports publics.

VI. — RÉPERCUSSIONS INDIRECTES SUR LES USAGERS DES TRANSPORTS PUBLICS.

1^o *Les voyageurs.*

En ce qui concerne les voyageurs, il y a un grand risque à voir disparaître des entreprises routières. Si, en effet, celles-ci concurrencent directement la voie ferrée, leur disparition entraînera le retour au monopole de fait des chemins de fer.

Mais ce danger est plus grand lorsqu'il s'agit de relations routières non parallèles à la voie ferrée.

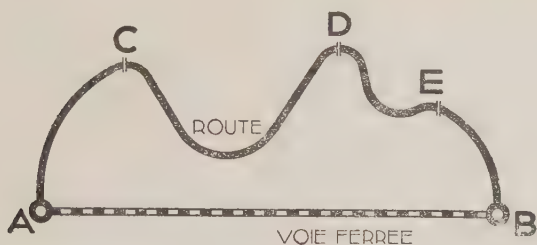
Ainsi supposons une ligne de chemin de fer reliant deux centres A et B et, d'autre part, une route entre ces deux mêmes centres desservant également les centres C, D, E, non reliés à la voie ferrée.

Si le transporteur routier assurant la relation A, B, par

C, D, E, est évincé, soit par accord direct de coordination soit parce que le chemin de fer, grâce à des tarifs de combat, lui enlève son trafic, les centres A et B continueront bien à être desservis par la voie ferrée, mais C, D, E, n'auront plus aucun service de transport.

2° Les marchandises.

Pour les marchandises les mesures de coordination ont



eu et auront encore des répercussions indirectes importantes.

Exemple du commerce des combustibles liquides.

Pour situer la question, nous prendrons un exemple :

TRANSPORTS DES COMBUSTIBLES LIQUIDES.

1° *Les combustibles liquides ont des caractéristiques spéciales qui entraînent des conditions de transport exceptionnelles.*

Ils dégagent une odeur suffocante.

Ils sont plus légers que l'eau.

Ils se présentent à l'état liquide à la température ordinaire.

Ils s'enflamment facilement et, même à la température ordinaire, ils dégagent des gaz très volatiles.

Ils ont un pouvoir calorifique très élevé et bien supérieur à celui de la houille, ce qui entraîne les conséquences suivantes :

1° La fluidité du produit permet des chargements et déchargements rapides au moyen de pompes et de tubes.

Opération simple qui nécessite peu de main-d'œuvre. La manutention des combustibles liquides est donc affranchie en partie des charges de salaire et des fluctuations entraînées habituellement par là dans les prix de revient.

D'autre part, les opérations de mesure et de fractionnement sont faciles. Un compteur, sur une canalisation, suffit à donner la quantité sortie.

Le transport et le stockage en sont aussi simplifiés, mais ces opérations sont compliquées par le fait qu'il faut employer des récipients très solides. La moindre fuite provoque des pertes de marchandises que l'on ne peut récupérer.

Il faut des bacs particulièrement robustes et pour le conditionnement il faut des emballages solides qui grèvent la marchandise d'un prix de revient nouveau : achat et entretien des fûts ou bidons, transport de la tare.

Dans le cas où un emballage livré est défectueux (une fuite imperceptible aura par exemple provoqué la perte de la marchandise), il faudra la remplacer au client.

2° L'inflammabilité particulière du produit entraîne l'obligation d'observer certaines précautions : construction des bacs de stockage et des dépôts loin des agglomérations urbaines. Une réglementation stricte impose de multiples formalités avant la construction et prescrit des mesures spéciales de sécurité dans l'aménagement des installations.

Le transport de la marchandise est lui-même soumis à

certaines règles spéciales. Les convois sur voie ferrée ne pourront être composés au hasard en raison des dangers d'incendie.

Les frais d'assurance sont élevés, pour le stockage et pour le transport.

3^o La volatilité des combustibles liquides entraîne des pertes importantes par évaporation.

Là aussi, il faudra tenir compte des déchets d'autant plus importants que la température ambiante sera plus élevée.

4^o L'odeur suffocante des combustibles liquides crée des risques d'asphyxie. Il faudra employer des masques pour certaines opérations et respecter les consignes de sécurité.

5^o Certains produits, comme le fuel-oil, salissent énormément les récipients qui les contiennent. Il faudra donc faire des nettoyages coûteux ou mieux, employer des moyens de transport spécialement destinés à ce produit et inutilisables pour d'autres.

6^o Le pouvoir calorifique élevé des combustibles liquides et leur fluidité les ont spécialement recommandés à la clientèle des automobilistes et leur débouché s'est révélé immense.

L'Etat leur a imposé des taxes importantes qui en ont fait des produits coûteux.

2^o Caractéristiques de l'industrie et du commerce des combustibles liquides.

Nous entendons par industrie des combustibles liquides les opérations d'extraction, de raffinage et de mélange.

Il est difficile de séparer en cette matière industrie et commerce, parce que les opérations de stockage et de transport s'intercalent à l'infini dans le processus de fabri-

cation et parce que cette dernière est grandement conditionnée par les exigences du marché.

Dès la découverte des premiers gisements de pétrole et leur exploitation industrielle, on s'aperçut que le maître du marché était, non pas le propriétaire exploitant du gisement mais celui des moyens de transport. Sur les lieux de production, le moyen de transport économique est la conduite, dite pipe line, qui permet l'écoulement du pétrole brut jusqu'à la raffinerie ou jusqu'au port d'exportation.

Pour résister à cette emprise du transporteur, parfois tyrannique, les producteurs sont souvent obligés de stocker leur produit brut et d'installer des réservoirs.

Là où manquent les moyens de transport, le gisement ne prend pas de valeur commerciale, tel est le cas, notamment, du bassin de Fort Norman dans les régions arctiques du Canada.

Les gisements de pétrole brut sont moins également répartis que les gisements de houille. Ils sont aussi plus rapidement épuisés. On leur prête communément une durée de trente années, mais en pratique, si les points d'extraction se déplacent, les pays producteurs restent situés dans les mêmes zones.

En France, et dans nos Colonies, nous n'avons malheureusement pas de gisements pétroliers importants. Nous sommes donc tributaires de l'étranger avec toutes les conséquences que cela entraîne :

Cours du produit importé influencé par le cours des changes.

Frets maritimes avec ses fluctuations.

Par contre, le fait que la marchandise brute est presque totalement importée, facilite la perception de droits élevés à l'entrée en France.

Grâce à une énergique et persévérante politique du pétrole, nous sommes néanmoins parvenus à supprimer notre dépendance de l'étranger en ce qui concerne le raffinage.

Contrairement à l'évolution industrielle actuelle qui tend à faire transporter l'énergie dans son dernier stade d'utilisation plutôt que ses sources, l'industrie du raffinage a éloigné des centres de production les usines de transformation pour les rapprocher des centres de consommation. Si les frais sont de ce fait grossis par le transport des résidus et des produits perdus en cours de distillation, la conduite du raffinage peut par contre s'adapter aux besoins du marché.

Pour ces raisons, nous avons en France des raffineries et gros dépôts de vrac le long de nos côtes, plus spécialement près des ports.

A Dunkerque, Calais, Rouen, Gonfreville, Le Havre, Cherbourg, Donges, Saint-Nazaire, La Pallice, Pauillac-Blaye, Furt, Saint-Loubès (Dordogne), Frontignan, Balaruc, Martigues, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc, Marseille, etc., soit une vingtaine de ports d'importation et raffineries où les marchandises sont stockées en entrepôt de douane, c'est-à-dire que les droits de douane ne sont payés qu'à la sortie des bacs et ne portent pas sur le déchet.

On importe en France de l'huile brute et des produits raffinés de Roumanie. Mais la plus grande partie de nos importations se fait en huile brute de l'Irak ou d'Amérique du Nord, par gros bateaux pétroliers appelés « tank steamers ».

Des ports de mer, le produit raffiné est transporté vers l'intérieur et stocké en vrac dans près de 300 gros dépôts. Ceux-ci répartissent, chacun dans sa zone, les quantités de vrac directement utilisables, produits simples, ou mélangés par leurs soins. Ils font aussi l'emballage des colis, fûts

et bidons qu'ils acheminent ensuite vers les sous-dépôts. Là, commence le trafic de détail en conditionné dans les sous dépôts de logé, en vrac dans les pompes de distribution.

On compte en France près de 5.000 dépôts de conditionné et environ 60.000 pompes fixes.

3° Plans de transport.

Il s'agit donc, pour le commerce en gros des combustibles liquides, d'établir un plan de transport rationnel pour livrer en chaque point la quantité et la qualité de combustible nécessaire, au moindre prix de revient, et en évitant soigneusement le stockage prolongé ou inutile par quantités trop fractionnées, qui favorise les pertes par coulage ou évaporation.

De ces données, découlent les conditions suivantes :

Il faut : 1° grouper le plus possible les expéditions pour faire des tonnages massifs ;

2° Eviter les transbordements ;

3° Transporter de préférence la marchandise en vrac en évitant ainsi le transport de la tare, la détérioration des emballages et les coulages ;

4° Rester le plus possible à l'écart des grosses agglomérations urbaines ;

5° Assurer un ravitaillement régulier. La vitesse de transport n'est pas à négliger mais elle intervient seulement pour les petites quantités. Il faut avant tout de la régularité pour éviter des stockages inutiles ;

6° Utiliser au mieux un matériel spécialisé, difficilement interchangeable, qui coûte cher et doit être en parfait état ;

7° Réduire au minimum le voyage à vide ; il n'y a pas de fret de retour, sauf les emballages pour quelques relations,

où le transport en conditionné sera imposé par les circonstances ;

8° Utiliser le moyen de transport le plus économique.

Pour résoudre le problème, on peut utiliser :

a) *La conduite en tube d'acier* dite « pipe line » qui exige une installation coûteuse, achat de terrain, pose de la conduite, entretien, installations de pompage, mais qui offre un prix de revient de transport très faible. Encore faut-il avoir un trafic important et régulier. Il faut aussi transporter une catégorie déterminée de produits, sans quoi la nécessité d'une deuxième conduite s'impose, si l'on veut livrer une marchandise propre.

Ces considérations ont fait écarter la solution : la pipe line en France. La seule relation où le trafic pouvait la justifier était Rouen-Paris. Or, la Seine constitue une voie de pénétration admirable, il est donc inutile de la doubler.

b) *Les voies navigables* : fleuves, rivières, canaux, ne manquent pas en France. Les raffineries et gros dépôts de vrac situés, pour la plupart, sur l'estuaire d'un fleuve ont tout naturellement utilisé la voie d'eau pour alimenter les centres de l'intérieur.

La Seine, la Loire, la Gironde, la Garonne, les Canaux du Midi, le Rhône, les canaux du Centre, du Nord et de l'Est.

Pour transporter par eau les combustibles liquides il faut, il est vrai, dépenser en immobilisations supplémentaires, le prix d'achat du bateau (environ 350.000 à 500.000 francs pour un automoteur de 200 tonnes). Obtenir l'autorisation d'utiliser les berges en un point donné.

Payer une redevance d'estacade de l'ordre de 1.000 à 2.000 francs par an suivant les cas.

Moyennant quoi il sera possible d'user de ce moyen de locomotion très économique et de créer un gros dépôt de vrac nommé « Point d'eau » avec des bacs de stockage dont la capacité est basée sur celle des chalands ravitailleurs, plus élevée que celle des autres moyens de transport.

Sur la basse Seine, on fait circuler des chalands de 800 à 1.000 tonnes.

Sur la Haute-Seine, à partir d'Ivry, des chalands de 220 tonnes, soit 280 m³.

Sur les canaux du Midi, 130 tonnes.

Sur les canaux du Centre, 50 à 100 tonnes.

Sur le Rhône, 350 tonnes.

La capacité du bateau est déterminé par les limites de son enfoncement et par sa largeur, calquées elles-mêmes sur les dimensions des écluses. On peut dire que chaque voie navigable a son type de chaland avec prix de revient spécial correspondant.

Le cas du Rhône est typique puisque la traction fait l'objet d'une concession exclusive au « Comptoir Le Rhône », filiale de la Compagnie générale de Navigation H. P. L. M.

Les automoteurs sont évidemment dispensés de cette sujétion et de bien d'autres ; ainsi, en basse-Seine, ils peuvent maintenir une vitesse de 80 kilomètres par jour contre 40 à 50 kilomètres seulement pour les chalands tractionnés parce qu'ils ont priorité de passage et qu'ils peuvent utiliser les grandes écluses.

Ces qualités ont fait rechercher les automoteurs dans le transport des hydrocarbures. Ce sont des bateaux métalliques à compartiments de capacité minimum de 75 m³ et et possédant leur moyen de traction à bord ; en général, des moteurs Diesel marchant au fuel-oil.

En 1926, la flotte pétrolière s'élevait à 157 unités formant un tonnage de 68.000 tonnes.

En 1933, on en comptait 376 formant un tonnage de 155.000 tonnes.

Donc en sept ans le tonnage a plus que doublé.

Les possibilités de transport de la flotte ont, dans le même temps, augmenté dans de plus fortes proportions car on a construit surtout des automoteurs (exactement 171) alors qu'en 1926, il n'y en avait que 15 qui, pour un même tonnage, peuvent transporter deux fois plus d'essence que les chalands tractionnés.

Depuis 1933, on a construit encore environ une centaine d'automoteurs très modernes et aujourd'hui le tonnage utile d'automoteurs équivaut à peu près à celui des chalands pour un total supérieur à 200.000 tonnes.

A l'encontre de la batellerie ordinaire, ces automoteurs appartiennent pour 150.000 tonnes à des sociétés de pétrole ou à des sociétés de transport et pour 50.000 tonnes aux armateurs.

On compte très peu d'artisans bateliers. Ceux-ci font surtout le transport du logé par chaland de faible capacité.

Voici quelles sont les caractéristiques du transport par voie d'eau :

1^o Transport par grosses masses (minimum 100 tonnes).

2^o Transport plus facile du vrac.

3^o Transport à l'écart des agglomérations urbaines ; même au passage dans une ville, la voie d'eau isole suffisamment le chaland en cas d'incendie. Sur l'eau il est relativement facile d'arrêter l'épanchement d'hydrocarbure, même enflammé.

L'entrée des ports pétroliers est fermée par un petit goulet

et, en cas d'accident, il suffit pour circonvenir l'incendie de rabattre une planche bardée de fer qui obstrue l'entrée du port en surface seulement.

4° Transport sur de grandes distances.

5° Transports relativement lents mais réguliers.

6° Prix de revient réduit.

Voici par exemple le prix du transport par un automoteur de 200 tonnes qui fait dans l'année 8.200 kilomètres de trajet ou 4.100 kilomètres en charge. Il transporte donc $4.100 \times 200 = 820.000$ tonnes kilométriques.

Nous avons les éléments de calcul suivants en francs :

Amortissement	35.000	50.000
Assurances	14.500	17.500
Combustible.....	12.000	13.000

Ce poste a plus que doublé depuis 1935. Pour les chalands tractionnés, ce poste est remplacé par les frais de traction.

Pilotage	200	500
Salaires et primes.....	40.000	45.000
Frais de correspondance et divers.....	500	600
Réparations, entretien.....	18.000	20.000
Fournitures générales et imprévus	18.000	20.000
	<u>138.200</u>	<u>166.600</u>

Ceci donne comme prix de revient à la tonne kilométrique $\frac{138.200}{820.000} = 0 \text{ fr. } 16$ ou $\frac{116.600}{820.000} = 0,20$ au maximum en prenant une marge de sécurité.

Prix les plus bas qu'il soit normalement possible d'obtenir.

A titre indicatif ci-dessous nous comparons les prix par eau, par fer et par camion sur la relation Rouen-Rueil, à la tonne :

	1935	août 1937	octobre 1937
1. — Par eau (automoteur de 300 tonnes environ distance 195 km.).	23 » la t.	29.58	35.00
2. — Par fer (wagon réservoir de 15 t. location du W. R. comprise, distance 134 km.).....	92.80		91.20
3. — Par camion (6.000 lit. de port en lourd, soit 4 t. 8, distance 110 km.)	50 »		57.20

Il faut noter que la comparaison rail route sur la relation Rouen-Rueil est exceptionnellement favorable à la route puisque la distance est moins grande d'un cinquième par cette voie et que la relation correspond à peu près à une journée de camion aller et retour.

Nous constatons d'autre part que la voie d'eau est indiscutablement la plus avantageuse et de beaucoup.

C'est donc à elle que l'on s'est adressé toutes les fois que cela a été possible. Les gros dépôts de vrac de l'intérieur ont été établis de préférence sur les voies navigables et constituent pour ainsi dire des « points d'éclatement ». On en compte une cinquantaine en France.

Pour tout centre à ravitailler, on cherche le point d'eau le plus voisin et la marchandise part de là, soit par fer, soit par route.

En effet, malgré l'abondance relative de nos voies navigables, il a fallu rapprocher peu à peu des lieux de consommation les centres de stockage, et cela a conduit à en créer plus de 200 dans des parties du territoire dépourvues de voie d'eau.

Une centaine est ravitaillée au départ des points d'eau de l'intérieur. Le reste est ravitaillé par fer, directement des ports d'importation ou raffineries.

c) Le rôle de la voie d'eau est donc maintenant terminé.

Le Chemin de Fer : Reste à acheminer la marchandise, des points d'eau vers les dépôts de vrac. On a recours en principe à la voie ferrée, elle qui couvre le territoire d'un réseau très dense.

Le camion citerne n'est qu'un nouveau venu et il ne semble pas encore possible de le substituer au train à vapeur sur une grande échelle.

Pour transporter les hydrocarbures par voie ferrée, il faut se procurer des wagons réservoirs ; les réseaux en ont eux-mêmes très peu, certains, pas du tout. Il faut, ou bien en louer à des entreprises privées (on compte un prix de location de 0 fr. 05 à l'hecto-jour) ou bien en acheter ; coût actuel : environ 55.000 francs le W. C. de 20.000 litres.

En France on compte près de 5.000 wagons réservoirs pour hydrocarbures.

Il faut aussi construire un embranchement particulier raccordé à la voie ferrée pour lequel on acquittera un droit de manœuvre et de gardiennage des appareils et signaux de voies. Taxes : environ 1.000 francs par an.

Mais le transport par fer a ses sujétions.

DÉLAIS : Les réseaux ont droit à un jour plein, non compris le jour de la remise, plus un jour par 200 kilomètres ou fraction de 200 kilomètres de trajet, plus un jour plein,

et le jour de la remise au destinataire, soit un délai minimum de trois jours pleins jusqu'à 200 kilomètres.

FRAIS : Le prix de revient par fer est donné par le tarif. Ce dernier est basé, en France, sur la valeur de la marchandise transportée. Le combustible liquide est classé comme produit cher et longtemps il a supporté des frais de transport par fer exagérés.

Une tonne d'essence transportée à 300 kilomètres en wagon de 8.000 kilos supportait, en 1934, plus de 150 francs de frais de transport. Dans le même temps, une tonne de charbon ne supportait que 60 francs sur 464 kilomètres.

Les chemins de fer avaient donc la possibilité de réduire beaucoup leur tarif tout en restant bien au-dessus du prix de revient.

Il ne faut pas oublier en effet que les réseaux ne fournissent pas les wagons réservoirs. Ils appliquent néanmoins le tarif commun à l'aller comme au retour.

Les conditions du transport par fer sont donc :

1° La possession d'embranchement particulier et de bacs de stockage appropriés ;

2° La possession de wagons réservoirs à capacité maximum autorisée.

Cela limite déjà le transport par fer en vrac à des quantités homogènes de 20.000 litres minimum.

Quand ces deux conditions ne seront pas réunies, il y aura avantage à utiliser le camion citerne. Celui-ci pourra aussi concurrencer le chemin de fer lorsque le trajet par route sera beaucoup plus court.

En outre, malgré la densité du réseau ferré français il y a encore des points mal desservis ou bien pourvus seulement de chemins de fer secondaires.

d) *Le camion.* — Depuis 1925 environ, le camion citerne

a pris un gros développement grâce à l'utilisation de pneus à basse pression et de véhicules puissants ; grâce aussi à l'inertie des réseaux qui ont continué à appliquer aux combustibles liquides des tarifs exagérés et très éloignés du prix de revient.

Le transport routier, s'il présente une moindre sécurité que le transport par chemin de fer, a sur ce dernier l'avantage d'une souplesse plus grande et d'un prix de revient inférieur.

Une législation déjà étudiée établit : des limites au poids et à l'encombrement applicables en 1939, des taxes pour les transports privés et publics, enfin, les transports à longue distance sont particulièrement menacés depuis un décret-loi du 31 août 1937.

Pendant l'année 1936, les tarifs par chemin de fer ont été abaissés à partir des gros centres de stockage (prix ferme), ce qui a réduit encore la marge bénéficiaire du transport routier.

Il est vrai que le 6 mars 1937, les prix fermes ont été supprimés et le tarif général a été abaissé.

Le 12 juillet 1937, les tarifs par fer ont été élevés de 18 % ; le 16 août 1937, les tarifs par fer ont été élevés d'environ 12 %.

Toutes ces fluctuations de tarif ont eu leur répercussion sur les prix des transports routiers car, en aucun cas, on ne peut leur accorder sans raison impérieuse des tarifs supérieurs à ceux du chemin de fer.

Chaque fois que les réseaux ont abaissé leurs tarifs, ceux des transports routiers ont dû suivre la baisse.

En même temps, indirectement, le prix de revient des transports par route a été influencé par la hausse des salaires, l'application de la semaine de 40 heures, les taxes aux

combustibles bon marché, les taxes sur transports privés et publics.

Pour les deux derniers points, il y a là des charges supplémentaires destinées à augmenter le prix de revient par route pour le rendre comparable à celui du fer. Cependant, les transports sur route restent intéressants, soit pour des dépôts mal outillés au point de vue embranchement, soit pour des relations qui comportent, par fer, un trajet supplémentaire.

Ce mode de transport est d'une souplesse exceptionnelle puisqu'il ne nécessite pas d'installations fixes spéciales. D'autre part, les pompages peuvent être faits avec les moyens du bord (pompe actionnée par le moteur) si cela est nécessaire, pour les gas-oil et surtout fuel-oil.

Pour les produits blancs, les chargements et déchargements s'effectuent par simple gravité, sauf lorsque l'absence d'embranchements particuliers oblige au dépotage en gare.

Peu d'immobilisations sont nécessaires pour ce genre de transports. On utilise actuellement des camions citernes de 2.000, 3.000, 4.000 litres.

10 tonnes avec 6.000 litres de charge utile comprenant plusieurs compartiments, par exemple : 2 de 500 et 5 de 1.000 litres ou 1.000, 2.000 et 3.000 litres (coût approximatif 120.000 francs).

29 tonnes avec 18.000 litres de charge utile comprenant 3 compartiments de 6.000 litres par exemple.

Ce dernier type est particulièrement adapté au transport en gros sur des dépôts de vrac.

Les premiers, par contre, font surtout le transport que l'on peut appeler de demi-gros.

Ils ravitaillent les pompes de distribution ou même les

cuves de gros consommateurs. (La capacité des compartiments de camion citerne est calculée de façon à correspondre à celle des cuves des pompes de distribution).

Pour le trafic de demi-gros en vrac, dans un rayon de 40 à 60 kilomètres autour des dépôts de vrac, le camion citerne est donc le seul engin possible.

Pour ce trafic en vrac, il existe un engin moins coûteux, c'est le camion plateau sur lequel on peut fixer un berceau citerne de 1.000 litres ou à 2 compartiments de 500 litres et qui peut être utilisé, soit pour ces livraisons en vrac, soit pour des livraisons de colis.

Actuellement, le rayon d'action d'un camion citerne tend à diminuer.

En effet, la proportion des frais fixes dans le prix de revient (amortissement, assurance, impôts) a baissé par rapport aux frais variables (combustible, salaires, entretien, pneus), ceci est dû à la hausse des salaires et à la législation récente sur les véhicules routiers.

On a donc avantage à faire moins de trajet, mais avec des véhicules de capacité plus grande, cette dernière étant limitée à partir de 1939 à 19 tonnes pour les camions avec remorques et à 15 tonnes pour les camions sans remorque.

La vitesse commerciale réalisable pour les gros camions varie beaucoup : 20 à 35 kilomètres maximum selon la marque et l'ancienneté du véhicule. Sur cette base, on établit comme rayon d'action minimum pour une journée, 100 à 150 kilomètres (retour compris). Il faut en effet compter 20 minutes pour le chargement et 40 minutes environ pour le déchargement, soit 1 heure pour chaque destination.

Restent 7 heures pour circuler, soit 3 h. 1/2 dans

chaque sens, à 35 kilomètres heure = 122 kilomètres 500, à condition de n'avoir qu'un point de déchargement.

A Paris et dans les grandes villes, ce rayon d'action est considérablement diminué, mais le rendement à la tonne est augmenté en raison de la proximité de la clientèle.

Le rendement des camions citerne est fonction :

1° Du coût d'exploitation ;

2° Du tonnage transporté ou à transporter ;

3° Du nombre de kilomètres parcourus.

La qualité du chauffeur est un élément important mais impondérable. Prenons l'exemple d'un camion de 200 hectolitres (à remplacer en 1939 par 2 camions de 9.000).

Supposons que ce camion ait fait 100 voyages à 80 kilomètres de distance du point d'attache, avec une dépense de 80.000 francs :

Les résultats sont :

80.000 francs — 20.000 hectos transportés — 8.000×2 km parcourus.

Prix du transport à l'hecto : $\frac{80.000}{20.000} = 4$ francs.

Prix du transport au kilomètre (utile) $\frac{80.000}{8.000} = 10$ fr.

Prix du transport à l'hecto-kilomètre $\frac{80.000}{200 \times 8.000} = 0$ fr.05.

Supposons maintenant que ce même camion ait fait 1.000 voyages à 8 kilomètres, donc, le même nombre de kilomètres que précédemment.

Les résultats deviennent :

80.000 francs — 200.000 hectos — 8.000×2 km :

Le prix du transport à l'hecto est : $\frac{80.000}{200.000} = 0 \text{ fr. } 40.$

Le prix du transport au kilomètre est : $\frac{80.000}{8.000} = 10 \text{ francs.}$

Le prix de transport à l'hecto-kilomètre est : $\frac{80.000}{8.000 \times 200} = 0 \text{ fr. } 05.$

Dans les deux cas, le prix du transport à l'hecto-kilomètre en parcours utile est le même, mais le prix de transport à l'hecto passe de 4 francs à 0,40, à cause de la distance 10 fois plus petite (80 kilomètres et 8 kilomètres).

Le prix à l'hecto-kilomètre permet de déterminer immédiatement le prix de revient du transport au point ravitaillé, c'est celui dont se servent généralement les entreprises de camionnage.

À titre documentaire, le tableau suivant donne les prix à l'hecto-kilomètre par transports publics et privés :

CAMIONS. CITERNES	EXPLOITATION PRIVÉE		EXPLOITATION PUBLIQUE	
	sans taxe	avec taxe de coordination	sans taxe	avec taxe de coordination
200 Hos	0,025 à 0,030	0,027 à 0,032	0,050 — 0,055	0,052 — 0,057
90 —	0,050 à 0,057	0,052 à 0,058	0,063 — 0,068	0,065 — 0,069
60 —	0,052 à 0,060	0,055 à 0,062	0,070 — 0,075	0,072 — 0,077

Ces prix s'entendent pour des camions utilisés normalement 20 à 22 jours par mois, munis de moteurs Diesel et en comptant : amortissement, impôts et taxes, salaires et primes, entretien, révision, combustible.

Il convient de souligner que l'emploi du prix de transport à la tonne kilométrique, permet de résoudre facilement les problèmes fort simples qui se posent à l'occasion des transports routiers, en particulier, de déterminer :

Le rendement pratique d'un camion de ravitaillement en comparant l'économie réalisée par l'utilisation de ce camion au lieu du fer ;

Les meilleures affectations à donner à des camions de ravitaillement en réserve, en comparant les économies réalisées par leur utilisation à des points de ravitaillement différents.

Ainsi, certains dépôts n'ont pas d'embranchement à la voie ferrée ou pas de bacs de stockage suffisants. Pour d'autres, le tarif fer était très élevé.

Il faut donc comparer les solutions possibles :

Construction de bacs de stockage et d'embranchement particulier ;

Utilisation d'un camion citerne de x tonnes (suivant le trafic à satisfaire) ;

Demande d'un prix ferme au réseau intéressé.

Tout cela se traduit par une comparaison de prix de revient et par l'étude du tonnage à transporter.

Exemple d'un prix de revient par camion :

Réexpédition d'un dépôt de vrac de l'intérieur par un camion citerne de 9.000 litres :

			Km	Voyages	Km
sur W.	{	12.000 hectol. Tourisme	58	200	23.200
		4.000 — surcarburant			
		2.000 — carburant			
		poids lourd			
sur X...		4.500 hectol. carburant			
		P. L.....	66	48	6.336
sur Y...		2.000 hectol. surcarburant	62	13	1.612
sur Z...		7.500 hectol. surcarburant	96	96	16.128
		32.000 hectolitres.....			47.276
		soit : 245 jours par an (20 par mois).			

	1935	1937	Avec taxes
	—	—	—
			Frs
Amortissement.....	21.600	25.000	
Assurances annuelles....	2.300	2.300	
Taxes (poids et encombrement).....	2.000	2.000	
Taxes hors de la zone de franchise.....			+ 3.000
Consommation.....	18.900	42.500	
Salaire + assurances + repas pour 300 jours.....	15.000	18.000	
Entretien + pneus.....	12.000	18.000	
Imprévu et révision.....	12.200	14.000	
	84.000	121.800	124.800

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

1935	84.000 fr.	32.000 hectol.	47.276 Km
1937	{ 121.800 — 124.800	32.000 —	47.276 —
	Prix à l'hecto	Km	1935 0,04
			1937 { 0,057 { 0,058

TRANSPORT D'ESSENCE MINÉRALE EN WAGON RÉSERVOIR A L'HECTO

RELA- TIONS	KM.	JUSQU'AU <i>1^{er} janv. 1936</i>	PRIX FERME <i>1^{er} janv. 1936</i>	PRIX A DATER DU		
				<i>6 mars 1937</i>	<i>12 juil. 1937</i>	<i>16 août 1937</i>
—	—	—	—	—	—	—
W	66	4,60	2,89	3,45	3,96	4,21
X	75	5,24	3,27	3,78	4,36	5,14
Y	75	5,24	3,27	3,78	4,36	5,14
Z	136	7,88	5,32	6,10	6,83	8,02

Comparaison des deux moyens de transport :

Prix à l'H° km. route 1935 : 0.04 — 1937 : 0.057 (avec taxe 0,058).

Différence des prix de transport :

W 4,60 — ($58 \times 0,04 = 2,32$) =	4,21 — ($58 \times 0,058$	
2,28 pour 18.000 hectos.....	= 3,36) = 0,85	
41.040 fr.		15.300
X 5,24 — ($66 \times 0,04 = 2,64$) =	5,14 — ($56 \times 0,058$	
2,60 pour 4.500 hectos.....	= 3,83) = 1,31	
11.700 fr.		5.895
Y 5,24 — ($62 \times 0,04 = 2,48$) =	5,14 — ($52 \times 0,058$	
2,76 pour 2.000 hectos.....	= 3,03) = 2,12	
5.520 fr.		4.240
Z 7,88 — ($96 \times 0,04 = 3,84$) =	8,02 — ($96 \times 0,058$	
4,04 pour 7.500 hectos.....	= 5,57) = 2,45	
33.000 fr.		18.375
Economies réalisées		
par le camion.... 91.260 fr.		43.810

Conclusions : même à l'époque où les réseaux avaient mis en vigueur des prix fermes, sur ces quatre relations, le camion restait plus avantageux que le chemin de fer. Cela tient à ce que les distances par chemin de fer sont dans ce cas beaucoup plus élevées que par route.

Il s'agit là bien entendu d'un cas particulier.

Le prix de revient calculé ci-dessus pour le camion est théorique. Il faut en effet tenir compte de beaucoup d'éléments difficiles à chiffrer.

La marque du camion employé a son importance en raison notamment des différents système de graissage employés de la capacité des carters, etc...

Ainsi, un camion Renault à moteur Diesel 9 tonnes ayant un carter de 20 litres, demande une vidange au bout de 2 000 km., soit 1 litre d'huile pour 100 km. à ajouter au litre consommé en marche.

Un autre camion consommera 4 litres d'huile aux 100 km.

Le combustible employé, l'époque de l'année, ont une grande importance pour la consommation.

Un camion de 9 tonnes consomme 27 litres de gas-oil en été et 30 en hiver.

Le même camion, avec un moteur alimenté au carburant poids lourd, consomme 40 litres aux 100 km.

Un véhicule conduit successivement par deux chauffeurs différents pourra consommer jusqu'à 30 % en plus ou en moins selon le nombre de changements de vitesse et selon le genre de conduite du moteur de chacun.

On ne peut donc donner que des chiffres approximatifs et il est possible que les nôtres soient trop favorables à la route.

Trafic de détail et demi-gros.

Là aussi sont appliqués les mêmes principes. Le prix de base est le tarif de chemin de fer.

Pour le logé, beaucoup de dépositaires préfèrent effectuer leur ravitaillement par route, soit avec leur matériel propre, soit avec le matériel d'un camionneur pris parmi leurs clients.

Pour le logé, le nombre de relations par route équivaut à peu près au nombre de relations par fer, par wagons de 8.000 kgr.

Pour le vrac, le trafic se fait exclusivement par route.

La coordination n'a pas eu d'effets directs bien appréciables sur le système des transports des hydrocarbures. Le fait qu'il fallait utiliser un matériel spécialisé les a jusqu'à maintenant exclus des accords de coordination. Il y a bien eu des projets de répartition de trafic pour la voie fluviale et nous en étudions plus loin quelques-uns, mais ils n'ont pas encore abouti.

Les taxes imposées aux transports privés et publics ont eu leurs répercussions sur les prix de revient, mais si la marge bénéficiaire a diminué d'autant, le système de transport s'est maintenu constant.

Nous pouvons dès maintenant tirer cette conclusion que la coordination gagnera certainement à être effectuée par paliers et judicieusement. La notion de distances de trajets ne suffit pas à classer les différents moyens de transport en présence ; il faut également tenir compte de la nature des marchandises considérées et des caractéristiques spéciales qui en découlent pour leur transport.

Au lieu de s'acharner à tout prix à récupérer tout le trafic évadé, il vaut mieux se contenter de réorganiser d'abord notre système d'exploitation ferroviaire en le ramenant surtout à la notion du prix de revient et en l'adaptant autant que possible aux particularités de chaque trafic.

Il sera nécessaire pour cela de diminuer les charges exceptionnelles imposées à notre réseau, charges souvent exorbitantes et parfois inutiles. Dans le même temps, on continuera à surveiller le prix de revient de la route et de l'eau en le grevant de taxes judicieuses destinées à compenser les charges imposées au chemin de fer dans un but nettement social et partant obligatoire.

LA COORDINATION, TELLE QU'ELLE S'EST PRÉPARÉE SUR VOIES
NAVIGABLES, EN CE QUI CONCERNE LES HYDROCARBURES.

1^o *Basse-Seine.*

Pour la Basse Seine, les discussions commencées ont été suspendues fin 1936 en raison de l'incertitude découlant de la nouvelle législation du travail.

2^o *Le Rhône.*

Pour le Rhône, dès le début, les discussions ont été entreprises, en ce qui concerne les hydrocarbures notamment, sur une base fictive.

La Compagnie du P.-L.-M. s'est mise en rapport, d'une part avec le Comptoir Le Rhône, agissant aux noms de la Compagnie Générale de Navigation H. P. L. M. et de la Compagnie Lyonnaise de Navigation et Remorquage, avec la Compagnie Citerna d'autre part pour discuter le partage du trafic assuré par ces transporteurs.

Or, ces compagnies, en matière de transports d'hydrocarbures tout au moins, interviennent dans les transports sur le Rhône comme simples gérantes d'un matériel appartenant aux sociétés pétrolières. Pour paradoxal que cela puisse paraître, cette formule de discussion fut néanmoins maintenue pour la répartition du trafic et il existe encore un projet d'arrêté ministériel homologuant l'accord intervenu le 16 octobre 1936 ainsi que l'avenant à cet accord du 5 avril 1937 entre la Compagnie du P.-L.-M. et les Sociétés de remorquage sur le Rhône.

Les discussions ont déjà duré deux ans, le P.-L.-M. mettait en avant qu'il avait perdu 51 % de son trafic d'hydrocarbures en 1929, cela, par suite de l'exagération de ses tarifs, et qu'il voulait rattraper cette baisse.

Il faut relever cette prétention qui dénote un changement

total de la mentalité des dirigeants de nos réseaux. Là où il y a du trafic, ils cherchent à s'introduire même au prix d'in-vraisemblances. On ne peut dénommer autrement la solution proposée.

Il s'agissait de répartir entre la voie ferrée et la voie d'eau le transport des hydrocarbures des Ports de la Méditerranée vers la Région lyonnaise.

Les transporteurs par eau s'engagent pour 10 ans à ne pas faire varier leurs tarifs sans l'agrément de la Compagnie du P.-L.-M.

De son côté celle-ci s'engage à appliquer le tarif par eau majoré d'un coefficient déterminé.

Ainsi les transporteurs par eau s'engagent *ferme* à ne faire varier leurs tarifs que moyennant justifications et dans certaines limites : le P.-L.-M., lui, s'engage seulement à *proposer* au Ministre des tarifs spéciaux. Si le ministre refuse l'homologation, l'ancien tarif fer reste en vigueur et l'accord pourra néanmoins être maintenu car l'on hésite parfois à rompre un accord conclu après des années de tractations ; et si même l'accord est rompu, cela va créer une nouvelle perturbation dans l'organisation des transports par eau qui s'accommodent mal de changements perpétuels et demandent des aménagements permanents coûteux.

Nous ne voulons pas entrer dans le détail du projet. Il n'y a pas lieu de s'étonner d'y trouver des formules arithmétiques.

3^o *Les voies navigables du Midi.*

Que dire alors du projet d'accord intervenu entre la compagnie de chemin de fer du P.-O.-Midi et les transporteurs par eau d'hydrocarbures sur les voies navigables et canaux du Midi, Gironde, Dordogne, Garonne, canal latéral à la Garonne.

Là aussi nous trouvons des formules compliquées de répartition de trafic, telles que :

$$\frac{F}{E + F} \geq \frac{1}{3} - \frac{(m - m_0)}{2}$$

F étant le tonnage transporté par fer sur des relations directement desservies par eau.

E, les transports par eau.

$m = \frac{D + R}{E + F}$ où D représente les transports par fer des raffineries situées dans les ports de mer,

et R. les transports par fer au départ des raffineries de l'intérieur.

D et R étant effectués vers les dépôts de l'intérieur, m étant la valeur de m. en 1936.

Les pourparlers avaient été engagés primitivement par le P.-O. sur le désir exprimé par lui d'assurer 50 % du trafic total. Les propriétaires de bateaux demandaient simplement l'utilisation complète du matériel existant.

Signalons dans l'accord type approuvé par le Ministre les clauses suivantes :

Pendant la période provisoire prévue à l'accord, la Compagnie du P.-O.-Midi et le transporteur par eau signataire de l'accord examineront de concert les tarifs mixtes qu'il peut y avoir lieu d'établir pour ramener au chemin de fer les *transports terminaux qui s'effectuent par camion*.

Enfin, article 6, paragraphe 1 : si, au cours d'une année d'application le trafic assuré par eau pour les marchandises d'une catégorie dépasse le trafic limite fixé, le transporteur

par eau sera redevable à la Compagnie de Chemin de fer d'une indemnité égale à un certain quantum de la recette correspondant au trafic en excédent.

Les taux de reversement fixés varient de 10 à 50 % du fret net.

Clause dangereuse à plus d'un point de vue et qui peut procurer au chemin de fer des avantages substantiels sans grand travail, au contraire.

Cette étude se passe de commentaires et souligne simplement qu'on ne peut coordonner utilement n'importe quoi.

Certains trafics échappent au chemin de fer de par leur nature.

Il peut être dangereux de tenter de les récupérer à tout prix.

Si la coordination n'a pas eu de résultats probants pour le transport des hydrocarbures, la concurrence du rail, de la route et de la voie d'eau qu'elle a laissé subsister, a entraîné de nombreux inconvénients qui ont ajouté une nouvelle charge aux méfaits de la crise.

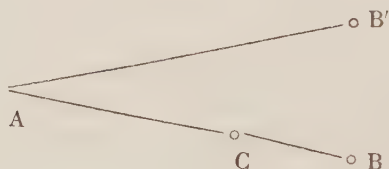
Les chemins de fer, parallèlement aux tentatives d'accord qu'ils faisaient auprès de leurs concurrents, ont essayé de récupérer le trafic évadé, grâce à une lutte sévère de tarifs.

Ce n'est pourtant pas de gaieté de cœur que les commerçants en combustibles liquides ont accepté cette lutte de tarifs entre le rail, la route et l'eau. Il y avait là en effet pour eux des risques nombreux et l'on sait qu'en général à une lutte de prix succède, soit une entente pour un prix plus fort, soit l'écrasement de l'un des concurrents et le monopole de fait de l'autre. Il se créait ainsi une situation anormale pouvant avantager certains usagers par rapport aux autres.

Prix fermes. — On a établi des prix fermes pour une relation d'un point déterminé à un autre, mais avec la suppression de la clause de la station intermédiaire, ce qui peut faire varier les tarifs du simple au double pour des destinations pourtant voisines.

Inégalités. — Le seul droit de l'usager est de demander l'octroi d'un prix ferme qui peut être refusé sans recours possible.

Le dessin ci-dessous montre les inégalités découlant des prix fermes quand il s'agit de points intermédiaires ou voisins.



C, plus rapproché de A que ne l'est B, peut se voir appliquer le tarif général, beaucoup plus élevé que certains prix fermes et si le réseau accorde un de ces prix fermes pour la relation AB les clients habitant B bénéficieront d'un prix très inférieur à celui appliqué aux clients habitant C ou B'.

C'est ainsi que nous avons vu une abondante floraison de ces tarifs accordés par les réseaux là où ils étaient en concurrence avec un autre mode de transport : tarifs spéciaux rompant l'égalité entre les usagers et risquant de rééditer les fameuses discriminations condamnées en Amérique il y a déjà trente ans.

Incertitude. — Un autre danger, non moins grand de ces variations de prix de transport, est l'incertitude planant sur

les tarifs accordés pour un an. Il suffit du non-renouvellement de l'un de ces tarifs pour jeter la perturbation dans l'organisation compliquée de la distribution au départ d'une raffinerie ou d'un gros dépôt en vrac.

Il faut, en effet, toute une organisation pour ravitailler au moindre prix de revient les centres de l'intérieur.

Zones de desserte. — A cet effet, on divise la France en autant de régions qu'il y a de raffineries et de dépôts d'importation en vrac et la zone dans laquelle le prix de revient augmenté du prix de transport est le plus favorable constitue la zone de desserte respective de chaque point.

Il est bien évident que si l'on modifie arbitrairement les tarifs de transport, sans tenir compte du prix de revient, il faudra souvent modifier ces zones de desserte et reprendre chaque fois l'organisation détaillée de la répartition.

Installations fixes nécessaires aux chargements et déchargements. — Les modifications rapides ne sont pas toujours possibles. Ainsi, les points ravitaillés par eau sont pourvus de quais et d'installations appropriées : pompage, stockage...

Si l'octroi par les réseaux d'un nouveau prix ferme rend soudain le transport plus avantageux par fer que par eau, il faudra se résoudre à ne plus utiliser des installations coûteuses et en construire de nouvelles, non moins coûteuses, pour se raccorder au chemin de fer.

En outre, celui qui dispose de gros camions-citernes, de 15 tonnes par exemple, est obligé de prévoir un plan d'utilisation rationnelle de ces engins. Il ne peut, du jour au lendemain, les mettre au garage pour profiter des avantages nouveaux et temporaires offerts par le chemin de fer.

Il ne faut pas croire qu'il y ait là une simple faculté laissée au libre choix de l'usager ; car si l'on ne profite pas

des avantages offerts par le chemin de fer, dont les tarifs constituent l'élément de calcul type du prix de revient, un concurrent nouveau pourra s'installer à proximité et vous concurrencer avantageusement, à vos frais, puisque par l'impôt vous supportez le déficit des chemins de fer entretenus et aggravé par l'octroi des prix fermes.

Cela est si vrai qu'à chaque changement important de la tarification des chemins de fer ou des cours du fret sur nos voies navigables de l'intérieur, il a fallu réviser les prix de vente des marchandises dans le pays.

Modification de la carte des prix. — Il a fallu remanier tout le détail de ces prix, en mars 1936, lors de l'octroi par les réseaux des prix fermes ; en décembre 1936, lors de la hausse des frets sur les voies navigables ; en mars 1937, lors de la révision des tarifs de chemins de fer. Une nouvelle modification est en perspective provoquée par la hausse des tarifs par chemin de fer et aussi par la hausse des frets en navigation intérieure.

On a souvent demandé la suppression de ces tarifs d'exception et le précédent ministre des Travaux publics avait déclaré qu'il ne renouvellerait pas les autorisations pour les prix fermes qui viendraient à expiration à partir de janvier 1937. En pratique, cette tarification a été remaniée seulement le 6 mars 1937.

On a relevé de 10 à 20 % les tarifs sur les seules relations bénéficiant d'un prix spécial réduit.

On a diminué les tarifs sur les autres relations. Pour le carburant tourisme, cette diminution a atteint 36 % jusqu'à 100 kilomètres, 23 % jusqu'à 200 kilomètres et 20 % jusqu'à 300 kilomètres.

En principe, les tarifs spéciaux P. V. 15-115 avaient été

mis en application sur les relations où existait un trafic important. La plupart des dépôts de carburant de l'intérieur, vrac et logé en bénéficiaient.

Par la révision des tarifs, les prix de revient au départ de ces gros dépôts se trouvèrent augmentés par opposition à bon nombre de petits dépôts de colis qui, eux, bénéficièrent d'une réduction.

Le nouveau tarif prévoit un prix uniforme jusqu'à environ 180 kilomètres pour tous les produits pétroliers (180 kilomètres étant le rayon d'action maximum supposé d'un camion). Au delà de 180 kilomètres, chaque produit se voit appliquer un tarif propre. Le tarif spécial par wagon complet de 8 tonnes est maintenu.

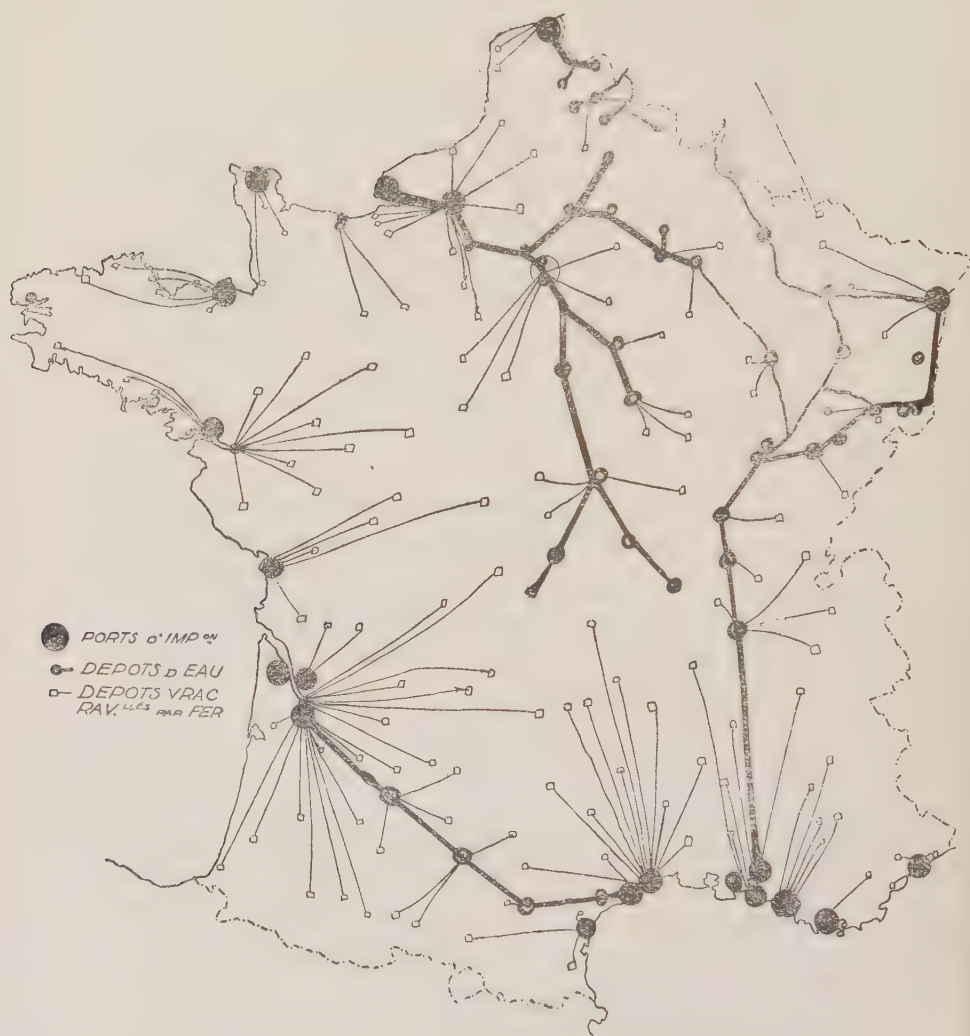
Prime de fidélité. — Un additif prévoit une réduction d'environ 10 % en faveur des expéditeurs qui prennent l'engagement de confier au chemin de fer la totalité de leur trafic, sauf exception concertée avec le réseau intéressé.

Ainsi nous avons pour la relation Berre-Chalon-sur-Saône (434 kilomètres).

	Avant le 6 mars 1937.	Après le 6 mars 1937.	Avec prime de fidélité.
Ct Tourisme et C. P. L..	253,35	198,30	179,15
Pétrole.....	191,30	191,30	179,15
Gas et Fuel-Oil.....	150,45	150,45	150,45

Difficulté d'organisation. — On peut maintenant comprendre tout ce que cela exige comme effort d'adaptation et d'organisation pour des entreprises qui sont obligées d'avoir de la marchandise en dépôt sur plus de 1.000 points de France, avec prix de revient spécial et utilisation rationnelle du matériel en service : chalands, camions-plateaux, camions-

Le transport des combustibles liquides en France.



Les ports d'importation et les « dépôts d'eau » constituent des « points d'éclatement » à partir desquels la marchandise est acheminée vers l'intérieur par fer ou par route.

citernes. Parfois il est avantageux de passer des contrats avec des entreprises de transport sur route.

Pour une seule maison, nous relevons des traités passés avec une centaine de transporteurs pour 250 relations de colis sans compter les approvisionnements en vrac de dépôt à dépôt par gros camions-citernes dits trains routiers.

Ainsi, l'on peut toucher du doigt les répercussions lointaines des mesures de coordination, dans le détail de la marche d'une branche particulière de l'économie nationale.

Répartition du trafic. — La répartition du trafic de gros entre le rail, la route et l'eau s'effectue d'après les pourcentages suivants pour l'ensemble des importateurs français en combustibles liquides :

1. — Tonnage total transporté du 1^{er} octobre 1934 au 1^{er} octobre 1935 : 3.989.000 tonnes :

	Dont pour le cabotage.	876.000 tonnes			
Trafic intérieur.	Par voie d'eau.....	2.029.000	—	soit 65	» %
—	Par wagon-citerne....	813.000	—	—	26,05 %
—	Par camion-citerne....	271.000	—	—	8,05 %

2. — Et pour une seule maison en particulier :

a) Tonnage brut :

Par voie d'eau.....	218.135 tonnes, soit 57	» %
Par wagon-citerne....	129.700 — —	35 » %
Par camion-citerne....	33.306 — —	8 » %

b) Si nous passons au tonnage kilométrique, nous obtenons :

Par voie d'eau.....	78.631.106 tonnes, soit 76	%
Par wagon-citerne....	19.649.105 — —	20 %
Par camion-citerne....	4.988.813 — —	4 %

et les parcours moyens s'établissent :

Par voie d'eau.....	358 kilomètres.
Par wagon-citerne....	151 —
Par camion-citerne...	149 —

Ceci prouve l'importance prépondérante de la voie d'eau sur les grandes distances et l'égalité de parcours moyen des wagons et des camions-citernes, le trafic allant en principe au rail mais à la route quand les circonstances l'imposent, par exemple :

L'absence d'embranchement particulier au dépôt destinataire, ce qui oblige au dépotage des citernes en gare. Cette grosse complication est évitée grâce au camion-citerne.

En bref, les trois quarts du trafic s'effectuent par eau, un cinquième par fer et un vingtième par camion.

Jusqu'à maintenant les positions respectives se sont maintenues à peu près sans changement. Dès que les réseaux mettaient en application des tarifs de combat, force était aux deux autres compétiteurs d'aligner leurs tarifs sur ceux du fer. Ils l'ont toujours fait, et à quelques rares exceptions près, ils ont maintenu les positions acquises pendant la période de sommeil du chemin de fer.

Aujourd'hui on sent que la situation peut changer. Les routiers sont à bout de souffle et déjà certains abandonnent la partie. Ce qui prouve l'efficacité des dernières mesures prises, notamment l'élévation des droits sur les combustibles pour poids lourds : gas-oil et carburant poids lourd.

RÉSUMÉ DES EFFETS DE LA COORDINATION.

1° *Stabilisation du trafic routier.*

Les mesures de coordination avaient eu pour seuls résultats :

De bien localiser le trafic routier, de le repérer et de le cantonner dans des limites fixes. Il a fallu pour cela édicter des règles parfois compliquées, poursuivre devant les Tribunaux des routiers trop entreprenants. Ces derniers se sont défendus. Certains ont même essayé de prendre les devants, témoin ce transporteur de Valenciennes qui a intenté une action contre la Compagnie du Nord pour avoir, par la création de services d'automotrices, contrevenu à la règle de la stabilité du trafic, édictée par le décret-loi du 19 avril 1934.

Ce procès n'est qu'une péripétie de la défense des routiers contre les chemins de fer, mais nous ne pouvons pas ne pas citer un extrait des attendus présentés par la Compagnie du Nord pour combattre la thèse adverse :

« Attendu que le décret-loi du 19 avril 1934 était proposé afin de mettre fin à la concurrence désordonnée des transporteurs conduisant, non seulement à une aggravation continue de la situation financière des chemins de fer et de l'Etat, mais encore à la ruine des transporteurs routiers ;

« Qu'il est de toute évidence que l'Etat n'avait alors besoin d'aucun texte nouveau au regard des chemins de fer pour réglementer à sa guise leurs transports alors qu'il était nécessaire pour lui d'obtenir un texte lui permettant de réglementer les transports routiers ;

« Qu'il est donc de toute évidence que ce sont les transporteurs routiers et ceux-ci seulement que les Pouvoirs publics ont voulu réglementer. »

Que certains passages du décret-loi en question confirment bien qu'il ne vise que les transporteurs routiers.

2^o Incertitude pour les usagers.

Les mesures de coordination avaient aussi créé une grande incertitude pour les usagers, notamment pour l'établissement des plans de transport et pour l'organisation des services qui en dépendent.

3^o Tarifs de concurrence.

Puis sont venus les tarifs de concurrence des chemins de fer. Les routiers ont résisté. Ils ont comprimé leurs prix de revient en s'en prenant surtout au combustible employé.

4^o Moyens de défense des routiers.

SUBSTITUTION DE COMBUSTIBLES.

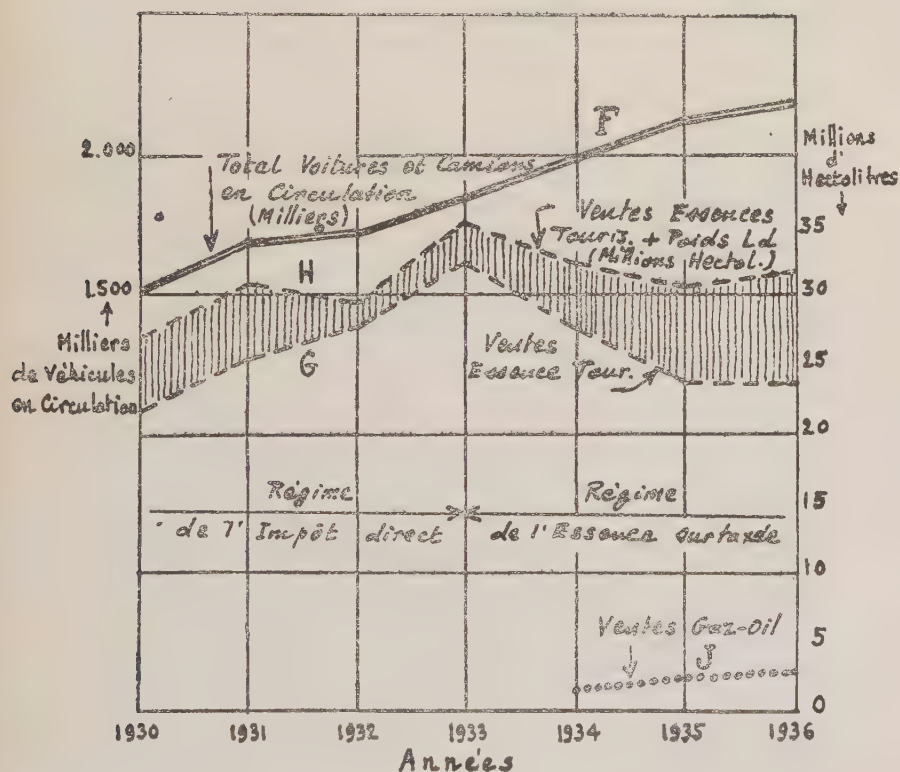
a) Carburant poids lourd.

L'essence depuis 1933 était surtaxée. Les routiers se sont alors rabattus sur le carburant poids lourds qui leur donnait un avantage de 55 francs à l'hectolitre. Substitution facile puisqu'il suffit de régler son carburateur en le lestant pour compenser la différence de densité avec l'essence et d'augmenter le diamètre des gicleurs.

Mais peu à peu le prix du carburant poids lourd s'est rapproché de celui du carburant tourisme. La différence qui représente l'exonération partielle du C. P. L. est passée de 55 à 50, puis 30, 12, 10 pour s'établir actuellement à 14 francs l'hectolitre.

La grande vogue du carburant poids lourds avait provoqué un tassement des ventes de carburant tourisme.

Substitution du carburant poids lourds et du gas-oil au carburant tourisme



France Transports, 1^{er} mai 1937.

La première victime de cette substitution était donc l'État, mais aussi le commerce des essences en général.

b) Gas-oil.

Le gas-oil était encore plus avantageux puisqu'il revenait à 60 francs l'hectolitre dans le temps où l'essence se payait 200 fr. et le C. P. L. 150 fr. environ.

Ici le problème se compliquait. On avait bien essayé d'utiliser le gas-oil dans les moteurs à explosion, mais les résultats ne furent passatisfaisants ; le gas-oil, en effet, produit plus lourd, agit dans les moteurs, par combustion et non pas par explosion. A ce nouveau combustible, il fallait un moteur spécial dit à combustion interne avec cycle à deux temps au lieu des trois temps des moteurs à explosion.

Mais, là encore, les routiers se sont ingéniés et moyennant le remplacement du moteur et l'aménagement du châssis, la substitution se fit. Certaines maisons se sont spécialisées dans cette opération, si bien que les routiers finirent pas espérer n'être pas touchés par les taxes au combustible destinées surtout à répartir les charges suivant l'usure présumée de la route.

Depuis le décret du 9 juillet 1937, ces espoirs sont perdus. Les droits sur le gas-oil ont subi une élévation massive de 74 francs à l'hectolitre. Déjà certains routiers se rendent compte de l'inanité de cette course au combustible. Changeant brusquement de système ils se rabattent sur le surcarburant, produit réputé cher, mais en réalité de meilleure qualité, qui permet de rattraper le désavantage du prix par une réduction de la consommation et par une grande souplesse de conduite.

Le problème du combustible a son importance pour les routiers. La part de frais de combustible dans le prix de

revient peut atteindre 30 % pour les camions faisant le trafic de détail.

Automoteurs sur voies navigables.

Pour nos voies navigables, le combustible a aussi son importance et l'automoteur à essence ou à fuel-oil a redonné à notre trafic fluvial une valeur qu'il tendait à perdre.

Transport de la bière.

Pour les bières. Bien que le chemin de fer continue à baisser ses tarifs pour récupérer ce trafic, les brasseurs continuent à utiliser la route. Les routiers chargent les fûts de bière à la brasserie le soir, les transportent au cours de la nuit et reviennent le surlendemain avec les fûts vides. La bière arrive ainsi plus fraîche aux lieux de consommation et le brasseur réalise une économie sur son stock de fûts, économie qui peut atteindre 60 %.

Transport des soieries.

Pour les soieries de Lyon, l'heure de livraison à Paris ou dans les grands centres est impérative. Or l'heure de départ des colis préparés pendant la journée est souvent variable et peut être retardée par suite d'un incident de fabrication. Ce retard n'a pas d'influence sur l'heure de livraison si le transport a lieu par route. Au contraire, par chemin de fer, si l'heure du train est passée, il faudra attendre le suivant peut-être le lendemain.

Transport des primeurs.

Pour certaines primeurs (salades, cressons de l'Yonne) la cueillette et l'arrachage doivent se faire de préférence à la

tombée de la nuit. Il est d'autre part indispensable qu'elles soient livrées aux Halles avant le lever du jour. Seul le camion automobile permet d'effectuer un tel transport dans les conditions et les délais requis. La supériorité du camion dans ces cas particuliers explique du reste que les réseaux n'aient pas réussi, malgré d'importants sacrifices de prix, à reprendre ces trafics : transport de la bière, etc...

Autre exemple : les grands magasins transportent dans les environs de Paris, dans un rayon de plus de 100 kilomètres et par leurs propres moyens, des marchandises pour une valeur approximative de 1 million de francs par jour. Les camions partent le matin et rentrent le soir avec la recette ; s'il fallait avoir recours au chemin de fer, il faudrait de 10 à 15 jours pour la livraison de la marchandise et le recouvrement. C'est donc 10 à 15 millions de francs qui sont ainsi conservés en fonds de roulement au lieu d'être inutilement immobilisés.

En résumé, en France, la coordination des moyens de transport n'a pas donné les résultats que l'on en attendait :

Suppression de la concurrence.

Résorption du déficit de nos chemins de fer.

Par contre, elle a eu des répercussions indirectes.

Arrêt du développement de l'automobile avec toutes ses incidences sur les fabricants de voitures, de pneus et d'accessoires et aussi stagnation et régression de la consommation de combustibles liquides.

Dans le même temps, la situation de nos réseaux ne s'est pas améliorée, ce qui a provoqué un arrêt ou tout au moins un fort ralentissement de la construction de matériel neuf avec répercussions sur notre industrie métallurgique et sur nos mines de houille.

Les transporteurs eux-mêmes ont été peu atteints par les

mesures de coordination. Les actionnaires des Compagnies de chemins de fer ont continué à toucher leurs dividendes, les détenteurs d'obligations, leurs coupons, les administrateurs, leurs tantièmes. Le personnel a été peu réduit en nombre et le salaire moyen s'est maintenu à un niveau élevé.

Pour les routiers, la coordination a ouvert une ère de restrictions mais, dans l'ensemble, ils ont au moins maintenu leurs positions anciennes.

Sur les voies navigables, les sociétés de navigation ont maintenu leur trafic ; seuls, les artisans bateliers ont été durement touchés et notre armement, déjà bien anémié, est sur le point de disparaître.

En somme, à part les bateliers, les transporteurs, parties à la coordination, n'ont pas subi les conséquences de cette opération.

Ce sont d'autres catégories de citoyens qui, jusqu'ici, en ont fait les frais.

Atteinte au crédit de l'Etat.

Il y a plus ; le déficit des chemins de fer étant finalement pris sur le budget de l'Etat, c'est le contribuable qui le paye.

L'Etat lui-même voit son crédit atteint par cette continue ponction de capitaux que constituent les émissions d'obligations de chemins de fer.

Il est vrai que le crédit des réseaux reste encore solide, ce qui a permis à l'Etat de s'en servir en obtenant l'aval des compagnies concessionnaires pour un emprunt récent à l'étranger.

CHAPITRE V

Solutions proposées.

Nous pourrions nous arrêter là, après avoir essayé de montrer les « répercussions économiques des mesures de coordination des transports » ; mais la question se pose de savoir s'il n'est pas possible de sortir de la situation actuelle.

Bien que la complexité du problème fasse que seuls des spécialistes soient capables d'en trouver la solution, nous avons voulu essayer de débrouiller au moins la question et d'ébaucher un programme minimum de réformes possibles.

Certaines des solutions proposées sont radicales comme la nationalisation massive de tous les réseaux, d'autres envisagent des aménagements de la situation actuelle.

La nationalisation de l'Industrie des Transports ou seulement celle des chemins de fer semble obtenir un regain d'actualité, mais il est peu indiqué de gratifier l'Etat d'une telle entreprise qui ne rapporte rien et coûte au contraire beaucoup. Elle provoquerait par elle-même la fusion des services mais celle-ci est possible sans la nationalisation. En outre, cette dernière présente l'inconvénient de charger l'Etat d'une exploitation très vaste nécessitant un nombreux personnel et qui ne réunit pas toujours les caractères d'un service public.

Parmi les aménagements proposés, nous citerons :

1° *La rectification de structure des Réseaux.* — A l'instar des Compagnies du P.-O. et du Midi qui ont fait fusionner leurs services Exploitation, il faut faire fusionner les réseaux de l'Etat et de l'Alsace-Lorraine.

Supprimer les chevauchements des réseaux d'Orléans et de l'Etat.

La Grande ligne Bâle-Lyon devrait revenir à un seul réseau, le P.-L.-M.

L'Etat et le Nord devraient régler le sort du trafic de la ligne Rouen-Amiens, actuellement partagé entre ces deux réseaux.

Il s'agit là en somme de rectifications de structure apportant des économies assez faibles (60 millions par an seulement pour la fusion P.-O. et Midi).

2° *L'électrification.* — Elle est fort coûteuse et d'un rendement faible.

En 1933 on avait établi un plan d'électrification d'un coût de 3 milliards et demi de francs pour 3.000 km. à électrifier en 10 ans. Le ministre agit sagement en réduisant de moitié ce programme qui laissait entrevoir aux plus confiants une économie annuelle de seulement 70 millions de francs.

3° *L'emploi d'automotrices.* — Il y a certes des avantages à utiliser ces nouveaux engins dont il existe deux types bien distincts et dont un seul est économique, mais le gain qui en résultera sera loin de combler le déficit.

4° *La fusion des réseaux en un seul.* — Elle présente un grand avantage immédiat par des économies, dans certains services, mais c'est là encore une solution partielle.

Nos réseaux eux-mêmes suggèrent de maintenir l'organisation actuelle. Ils estiment que le déficit représente la contre-partie des services rendus et provient de la concurrence des autres moyens de transport. Ils veulent bien faire des économies en fusionnant certains de leurs services, mais leur particularisme subsiste et chacun d'eux cherche à conserver son individualité.

Au fond, ils ne voient pas la nécessité d'un changement ; les actionnaires touchent de toute façon un dividende et se désintéressent de la gestion ; on peut en juger d'après la faible proportion de capital représentée aux assemblées générales.

Les services techniques tendent bien à s'unifier, mais toujours ils conservent leur indépendance.

Ainsi les prototypes de voitures sont bien étudiés par un organisme commun à tous nos réseaux, mais chacun d'eux veut avoir son prototype à lui. Les plans d'une seule voiture comporteraient environ 1.200 dessins, mais chaque réseau exige des modifications pour au moins 400 dessins et il en faut finalement $800 + (6 \times 400) = 3.200$ avec tous les frais supplémentaires que cela entraîne pour la construction du matériel, pour son entretien et pour le remplacement des pièces usées.

Or pour pouvoir maintenir l'organisation actuelle de nos réseaux sans son déficit chronique, il faudrait supprimer radicalement la concurrence et élever les tarifs jusqu'à l'équilibre rigoureux des charges et dépenses avec les recettes ; solutions extrêmes impossibles à réaliser sans de graves inconvénients, ne serait-ce que celui de stériliser notre industrie automobile si nécessaire en cas de guerre.

Le but à atteindre est de résorber complètement le déficit

du fonds commun tout en assurant le service des transports au mieux de l'intérêt général et en sauvegardant dans une certaine mesure les intérêts particuliers en présence.

Pour cela les solutions proposées sont à envisager sérieusement, mais il faudrait à notre avis, surtout :

1^o Réduire l'intervention de l'Etat à la garantie du service public des transports ;

2^o Supprimer la garantie d'intérêt des actionnaires pour tout ce qui n'est pas service public de transport, simplifier et alléger le prix de revient des chemins de fer qui ne doivent pas supporter des charges plus fortes que leurs concurrents.

Nous entendons par Service public non pas seulement le service du public, mais le service nécessaire à l'accomplissement des fonctions du gouvernement et à l'activité de l'ensemble des citoyens, présentant par conséquent un intérêt national.

En tant que grande nation, la France doit assurer au trafic international le transit facile sur son territoire.

Auront donc le caractère de service public les grandes relations des ports de mer aux frontières et inversement.

Le Gouvernement français, nous l'avons vu, a aussi un intérêt capital à avoir des liaisons rapides avec les grands centres urbains, intérêt de politique intérieure et aussi de défense nationale en cas d'agression aux frontières.

Auront donc le caractère de service public les lignes stratégiques et les lignes reliant les grands centres.

Réseau ferré national. — Le caractère de service public pourra aussi être donné aux grandes lignes assurant le service de la poste, mais bien que les P. T. T. constituent un monopole on peut concevoir que le courrier soit confié à

des entreprises privées moyennant certaines garanties ; le transport des fonctionnaires de l'Etat, lui aussi, peut s'accomplir comme celui des particuliers. Il faut enfin conférer le caractère de service public aux grandes relations intérieures et aussi à certaines relations comme celles de la banlieue parisienne et celles des trains de vacances pour les citadins. Ici le caractère de Service public découle du fait qu'un particulier ne peut normalement exécuter ce service d'une façon satisfaisante et à un prix raisonnable car, d'autre part, la clientèle est constituée en majorité par la partie laborieuse de la nation dont les ressources sont grandement limitées.

Toutes les autres lignes et surtout celles qui sont en butte à la concurrence de l'autocar peuvent être exploitées par des particuliers puisque justement c'est à l'occasion de la concurrence d'entreprises privées que le problème se pose.

Réseau départemental et vicinal. — Il convient d'ajouter qu'il peut y avoir une notion de service public départemental, régional ou même communal, quand la ligne considérée intéresse un nombre de citoyens tel qu'il est de l'intérêt de tout le département ou de toute la commune de la maintenir en activité.

A notre avis, il conviendrait donc d'étudier la consistance du service public national. Cela constituerait un programme de transport minimum auquel le contribuable pourrait normalement subvenir par l'impôt pour une garantie d'intérêt à une société fermière ou même pour la marche d'une société nationale comme en Belgique ou d'un monopole, mais toujours en réduisant cette contribution de l'Etat au strict nécessaire et en se désolidarisant du reste du réseau,

Ce dernier serait d'ailleurs repris en partie par les départements ou par les communes aux frais des citoyens de la région considérée et non plus aux frais de toute la nation.

Nous avons dit qu'il fallait aussi simplifier et alléger le prix de revient des chemins de fer — pour cela il faut que l'Etat :

1^o Rembourse aux réseaux les avantages en nature.

Réductions aux familles nombreuses,

— aux officiers,

— aux mutilés de la guerre.

2^o Paye au prix de concurrence les transports de troupes, de fonctionnaires, des P. T. T., etc...

Enfin, il faudrait réduire les charges du rail et les mettre à égalité avec celles de la route, dans le cas où l'on se résoudrait à supprimer le monopole de fait du chemin de fer ou la garantie d'intérêt payée aux actionnaires par l'Etat ; les réseaux deviendraient alors de simples compagnies privées.

En somme, faire supporter à la collectivité la pose et l'entretien de la voie ferrée (comme elle supporte déjà celles de la construction et l'entretien des routes) ainsi que les charges spéciales découlant des cahiers des charges actuels.

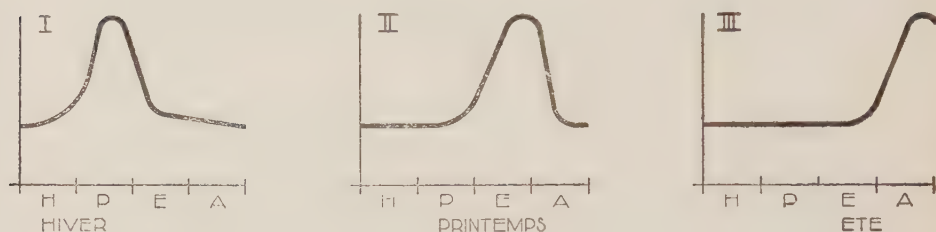
On nous a fait quelques objections :

1^o Au lieu de réduire le nombre des réseaux, il va falloir en créer un nouveau avec tous les chevauchements que cela va entraîner.

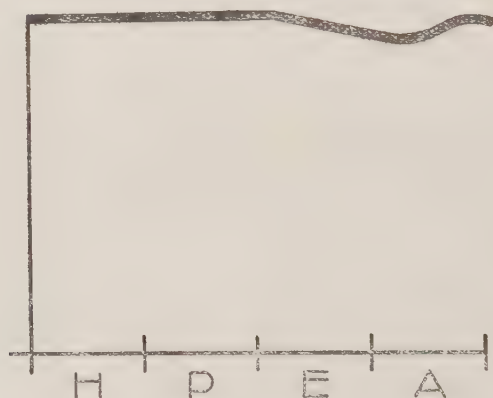
Il est vrai, mais, une fois réalisée cette réorganisation, nos réseaux, si difficiles à unifier actuellement, viendront tout naturellement à une fusion nécessaire le jour où ils seront abandonnés à eux-mêmes, sans garantie d'intérêt.

Les actionnaires interviendront plus activement dans les assemblées pour exiger la compression des dépenses ; or, la fusion est la première économie à réaliser. Elle permet, notamment, de satisfaire économiquement aux pointes de trafic.

Voici, par exemple, les graphiques du trafic annuel de trois réseaux.



Chacun de ces trois réseaux doit avoir un nombre de machines et de wagons et un personnel suffisants pour répondre à ces pointes. Une fois fusionnés, le matériel et le personnel d'un seul suffiront à toutes les pointes réparties sur une année.



Les réseaux, dès maintenant, sont obligés de se prêter du matériel. En ce mois d'août 1937, l'afflux inaccoutumé des voyageurs partant en vacances a contraint le réseau du P.-L.-M. à emprunter au réseau de l'Etat le surplus de matériel nécessaire.

2^e objection. Il est difficile de confier à l'Etat l'entretien et la pose des voies alors que l'exploitation reste à des compagnies privées qui n'ont plus à intervenir dans cette question.

Il est vrai, mais dès maintenant, il existe de nombreuses consignes de circulation : les voies ferrées sont fort différentes les unes des autres. Comme pour les routes et les ponts, il y a des charges limite qu'elles ne peuvent porter : telle voie supporte une locomotive de 16 tonnes maximum, telle autre peut en supporter une de 20 tonnes.

On peut admettre que l'Etat confie aux réseaux eux-mêmes la construction ou la réfection des voies, comme il le fait pour les routes, par adjudication de travaux publics.

On peut aussi critiquer la solution préconisée en soulevant la question du passif obligatoire des réseaux et celui du matériel nécessaire, tant à l'exploitation du service public qu'à la défense nationale.

Il nous suffira de dire que le passif obligatoire doit être transformé en dette publique :

1^o Pour la part constituant les déficits passés de l'exploitation ;

2^o Pour la part correspondant au service public minimum maintenu ;

3^o Pour la part correspondant aux voies inutiles à supprimer.

Les départements et les communes prendraient la part correspondant au réseau qu'elles se constitueraient.

Le matériel nécessaire pour assurer l'exécution du service public national serait fourni par les réseaux d'Etat actuels et nous n'avons pas besoin de signaler que les P. T. T. ont déjà leur matériel de fourgons postaux.

La défense nationale y trouverait aussi son compte car, actuellement, elle impose aux réseaux l'entretien d'un matériel inutilisé, en prévision des besoins d'une mobilisation générale. Cet entretien incomberait à l'Etat et faciliterait le contrôle et la préparation d'un plan rationnel.

Inutilité de la Coordination d'Autorité.

Et une fois cette réforme réalisée, inutile de poursuivre la coordination par voie d'autorité. Celle-ci doit se faire bénévolement et par ententes entre les intéressés. Mais la concurrence jouerait plus librement entre des entreprises privées supportant des charges égales. D'une part, un contrôle effectif de l'application des mesures de sécurité empêcherait les abus et des subventions judicieusement allouées permettraient de maintenir des services indispensables dans des régions pauvres.

Le point délicat est la détermination de ce qui constitue le service public. Il serait inutile de soulever la question si chacun en avait la notion exacte. Toutes les activités, même les plus humbles, comportent leur part de service public, et si l'Etat est obligé d'intervenir de plus en plus pour sauvegarder l'intérêt général, c'est parce que chacun le perd de vue pour faire passer d'abord le sien propre, même quand il est contraire à l'intérêt de la nation.

Le vrai remède réside donc dans la rééducation de chacun

et les meilleures solutions seront toujours viciées par ceux qui les appliqueront s'ils ne savent pas voir et défendre l'intérêt de tous.

Il est bon, quand on hésite, de se reporter à la notion de Défense Nationale. Là, il n'y a pas de doute possible, l'intérêt général apparaît clairement, et tout de suite le ton de la polémique doit changer.

Un routier, directeur d'une importante entreprise d'autocars, m'avouait :

« Pour la mobilisation générale, nos 40 cars à 22 places transporteront un bataillon : qu'est-ce que cela ? un train à peine. »

Défense Nationale.

Nous relevons, sous la signature du colonel Mainie (1), ces phrases significatives :

« Les avantages des transports automobiles par rapport à la voie ferrée sont certains. Ils sont plus souples qu'elle, permettent d'amener le combattant à proximité même du champ de bataille et de s'écarter de la voie ferrée, facilement repérée, pour tout ce qui concerne les ravitaillements.

« Par contre, ils ont aussi certains inconvénients : ils se prêtent mal à des transports d'aussi grande amplitude que la voie ferrée et au delà de 200 à 300 kilomètres, ils lui sont nettement inférieurs ; de plus, pour un tonnage donné à transporter, ils sont beaucoup plus onéreux qu'elle, car ils exigent un personnel et un matériel considérables. »

Ces conclusions cadrent d'ailleurs avec la solution préco-

(1) Conférence faite à l'Ecole militaire (*Revue de l'Officier de Réserve*, avril 1937).

nisée par les plans de coordination : création de gares-centres distantes de 250 kilomètres.

Dans l'intervalle des gares, trafic par route.

Entre deux gares-centres, trafic par fer, mais il faut empêcher les réseaux de réserver leur clientèle aux seuls routiers agréés par eux et de se créer ainsi un nouveau monopole (1).

(1) On peut constater que les camionneurs agréés officiellement par les réseaux utilisaient des voitures hippomobiles ; souvenir du passé ou phobie de l'automobile ?

APPENDICE

Notre travail était terminé lorsque parut le décret-loi du 31 août 1937 qui modifie toute la question.

Ce décret-loi comprend :

Un titre 1^{er} : Rail-Route.

Titre 2 : Rail-Eau.

Titres 3 et 4 : Création d'un conseil supérieur des transports se substituant au conseil supérieur des chemins de fer, aux comités centraux de coordination rail-route et rail-eau, etc...

Peu de chose à dire sur ce point, sauf que le comité central de coordination rail-route comprenait 5 experts qui arrivaient à se mettre tous d'accord sur de nombreuses questions. Dans la nouvelle organisation, il existera bien un comité permanent de coordination rail-route, mais c'est le conseil supérieur des transports tout entier (81 membres) qui devra apparemment prendre les décisions, le comité permanent ne constituant qu'un organisme d'étude.

Quoi qu'il en soit, l'idée de centraliser les travaux des différents comités existants peut être féconde si, à l'application, les spécialistes peuvent acquérir l'influence à laquelle ils ont droit chacun dans son domaine. Il faut en effet éviter que les discussions traînent en longueur en raison du nombre élevé des membres du conseil supérieur.

Le titre II accorde aux patrons-bateliers l'exécution d'une

fraction des transports au tonnage, jusqu'ici dispensés de la formalité du tour de rôle (1).

Dorénavant, tout transporteur par eau titulaire de conventions au tonnage (cas général des compagnies) devra abandonner aux patrons conduisant eux-mêmes leur bateau, une fraction du tonnage porté à la convention. Il faudra adopter en outre pour la sous-convention à intervenir entre les deux transporteurs le taux de fret du bureau d'affrètement le plus proche.

Nous ne pouvons connaître actuellement l'accueil qui sera réservé par les bateliers à cette innovation. Personnellement nous y voyons une mesure arbitraire risquant facilement d'être tournée. Fiche de consolation délivrée aux artisans de la voie navigable.

Le titre 1^{er} est le plus important.

Dans son chapitre premier il revient sur la coordination voyageurs.

Chapitre II, coordination marchandises.

Le chapitre III, dispositions générales, contient plusieurs innovations.

Les services à supprimer pour lesquels on n'aura pu trouvé de compensation, pourront être rachetés.

La formule employée par l'article 20 du décret-loi laisse supposer que sera seule remboursée la valeur du matériel et des installations repris, ce qui conduit à refuser de reconnaître une valeur quelconque au fonds d'entreprise constitué

(1) Un décret d'application et une circulaire des Travaux publics aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées ont paru sur ce sujet au *Journal Officiel* du 26 septembre 1937. Seuls sont exemptés de la nouvelle réglementation, les propriétaires de bateaux transportant uniquement leurs marchandises propres.

par la clientèle. Les routiers l'ont compris ainsi et se sont insurgés contre cette prétention nouvelle.

Article 25 : « Aucun nouveau service routier de transport public ne pourra être créé... »

L'article 5 du décret-loi du 19 avril 1934 stipulait « Aucun service de transport public », le mot routier, ajouté, donne son sens exact à la coordination. Suivant les attendus de la C^{ie} du Nord contre un transporteur de Valenciennes, l'Etat, par la coordination des moyens de transport cherche bien à atteindre les routiers. Les transports ferrés sont déjà régis par des cahiers des charges, et d'ailleurs maintenant ils sont exploités par la Société Nationale.

L'article 27 ressuscite les agents verbalisateurs, bêtes noires des petits transporteurs sur route.

Dans le rapport au Président de la République et dans les chapitres I et II du décret se trouvent indiquées les réformes importantes.

Pour les voyageurs : Le soin d'établir les plans de coordination définitifs est enlevé aux comités techniques départementaux et confié aux Conseils généraux.

Les départements sont ainsi encouragés à intervenir activement dans la coordination. Ils le sont aussi par la faculté qui leur est laissée d'affecter les ressources créées par les nouvelles taxes imposées aux transporteurs, à l'aménagement des plans de transport, en d'autres termes, ils pourront subventionner sur ces fonds nouveaux des services déficitaires ou racheter des services déjà subventionnés qui peuvent être remplacés par des services libres.

Le chemin de fer lui-même est autorisé à subventionner des entreprises de transport sur route.

Rappelons que cette faculté était refusée aux anciennes compagnies concédées.

Maintenant que nous avons une seule Société Nationale, cette faculté présente moins de risques.

Quelques dispositions sont spéciales pour les transports par taxis et pour les services exceptionnels.

Pour les marchandises : La classification des transporteurs est une nouvelle fois modifiée. La classe des transports à moyenne distance est supprimée.

Les camionnages ruraux sont soumis à une simple déclaration.

Tous les autres transports sont soumis au régime de l'autorisation.

Innovation heureuse : Les transports par véhicules spécialisés, ou les transports ne comportant l'utilisation des véhicules que dans un sens, bénéficient de réductions sur les nouvelles taxes.

La location à un particulier d'un véhicule de transport pour plus de 3 mois ne confère plus automatiquement le caractère de transport privé aux transports effectués par ce véhicule. Il ne s'agit plus maintenant que d'une faculté et la location en question donne simplement droit au propriétaire du véhicule à une réduction sur les taxes de transporteur.

Enfin, pour les transports routiers à longue distance, l'article 17 se montre particulièrement sévère puisqu'il prévoit la suppression dans le cas où les transporteurs intéressés n'accepteraient pas les compensations offertes par les chemins de fer. Or, on ne doit pas ignorer que les transports routiers à longue distance exigent un matériel puissant, mal adapté aux courtes distances ; rien d'étonnant à ce qu'il soit difficile, presque impossible de leur offrir dans le cadre de la coordination des compensations acceptables.

En même temps, le gouvernement a réorganisé complète-

ment notre système ferroviaire. Les questions sont liées, comme nous croyons l'avoir démontré.

Sans vouloir entrer dans le détail de la nouvelle convention passée le 31 août 1937 avec les anciens réseaux et la Société Nationale, il nous paraît que l'on a sacrifié les résultats tangibles d'une politique d'économies au désir de frapper l'opinion. La nationalisation constitue en effet une mesure radicale qui a depuis longtemps dominé l'histoire de nos chemins de fer, épouvantail pour les uns, étendard pour les autres.

La modération apparente des anciennes compagnies concessionnaires ne doit pas tromper. La nouvelle convention est pour elles très avantageuse si l'on tient compte de leur domaine privé et des revenus correspondants. On peut seulement dire que, de toute façon, la fin des concessions à l'époque normale leur aurait donné autant d'avantages financiers que la présente convention.

La nationalisation a seulement avancé l'époque de la réalisation de ces avantages. Mais la convention nouvelle crée une situation dangereuse à plus d'un point de vue. Déjà les cheminots ont demandé, au ministre des Travaux publics et au Président du Conseil, des augmentations de traitement. Nous croyons que, tout compte fait, l'opération qui paraît être d'envergure, se traduira par une économie immédiate de 200 millions de francs (Rapport Pomaret) et par un déficit accru pour l'avenir. On nous annonce en effet que pour cette nouvelle entreprise d'Etat « le recrutement *permanent* constitue une nécessité sociale ».

Ainsi, notre régime paraît maintenant calqué sur le régime allemand.

Il y a bien encore des actionnaires, mais, ne nous y trompons pas, la prédominance est à l'Etat et maints indices

font voir que la tendance s'accentuera dans les années futures. Le malheur est que la coordination, elle aussi, a subi le même coup de barre. Les transporteurs de marchandises et les taxis sont invités à s'affilier à une entreprise agréée par le Ministre. Les tarifs seront déterminés après accord avec le chemin de fer (voir page 42 la solution allemande du problème).

Pourtant, le caractère français s'accommode mal d'un embrigadement général et nous avons intérêt à sauvegarder l'individualisme qui constitue chez nous une force.

Il est vrai que, sauf la réorganisation des chemins de fer, qui est un point acquis sur lequel il est difficile de revenir, il faut attendre pour juger les dernières décisions en matière de coordination. L'expérience des 3 dernières années nous a appris à nous méfier des réformes grandioses. Il faut, en tout cas, connaître la façon dont seront appliquées les mesures draconiennes édictées contre les routiers.

Nous maintenons notre opinion que la solution du problème consistait dans l'égalisation des charges entre le rail et la route avec retour à la notion de prix de revient pour les chemins de fer.

D'autre part, une saine concurrence devrait, à notre avis, subsister.

Malgré les décisions récentes, il nous semble possible de tenir compte des suggestions contenues dans la dernière partie de notre travail.

En effet, les départements vont maintenant pouvoir intervenir dans la question et soulager... peut-être... le budget général, par des subventions accordées pour les lignes d'intérêt régional.

Nous ne pouvons pas encore étudier les répercussions de

ces mesures récentes pour lesquelles interviendront des décrets d'application.

Personnellement nous pensons que les interdictions, amendes, suppressions de service, etc..., ne seront pas en pratique appliquées aux routiers. Il nous faudrait pour cela un Gouvernement très fort.

CONCLUSION : Pour égaliser les charges entre le rail et la route, le Législateur agira sagement en choisissant de préférence des taxes indirectes.

Ainsi les taxes imposées à certains combustibles liquides par le décret-loi du 8 juillet 1937 sont bien préférables aux taxes imposées directement par le même décret aux transporteurs, en se basant sur le nombre de places offertes aux voyageurs ou sur le poids des camions mis en circulation.

En effet, ces deux dernières taxes n'ont pas été acceptées par les routiers qui jusqu'à présent se refusent à les payer.

Au contraire, les taxes appliquées au carburant poids-lourds et au gas-oil sont perçues sous forme de droits de douane au moment de la mise à la consommation à la sortie des entrepôts soumis au contrôle de l'administration ; ils sont donc payés par l'usager au fur et à mesure et leur charge se répartit par suite de telle façon que l'assujetti en trouve le règlement moins sensible.

Les combustibles liquides ne sont ici indiqués qu'à titre d'exemple. En effet, chaque marchandise ne peut supporter qu'un certain pourcentage d'impôts.

Cette limite une fois atteinte, l'assiette de l'impôt diminue dans la proportion où celui-ci est augmenté, si bien qu'il donnera un revenu égal ou moindre malgré une forte augmentation.

Pour les combustibles liquides, cette limite semble bien être atteinte actuellement en France.

VU : *Le Président de la thèse,*

WILLIAM OUALID.

19 octobre 1937.

VU : *Le Doyen,*

EDGARD ALLIX.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER.

Le Recteur de l'Académie de Paris,

CH. ROUSSY.

Poitiers. — Société Française d'Imprimerie et de Librairie. — 1937.
